

COLÓNIA BALNEAR INFANTIL DO SÉCULO



AVENIDA DA ESTAÇÃO, EM CASTELO BRANCO, ACABADA EM 1936

T. Barão (rep.)



IGREJA DE BACIOS



MUSEU ETNOGRÁFICO — BEJA



CAMPO DE JOSÉ ALFALADE, SPORTING CLUB DE PORTUGAL

15 ANOS DE OBRAS PÚBLICAS
1932 1947

Melhoramentos Urbanos



EXPOSIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS

INFOGRAVURA, LIDA

DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS DE URBANIZAÇÃO



HOTEL DE TUESMO, NA GUARDA



MERCADO DO CARTAXO



CAMARA MUNICIPAL DE POVOA DE LANHOSO



DISPENSÁRIO DE HIGIENE INFANTIL (FUNCHAL)



CONSTRUÇÃO DE UMA ABEGOARIA MUNICIPAL EM ELVAS



CRECHE NA ALAMEDA JOAO DE DEUS (FARO)



CASA DO POVO DE PINHEIRO DE COJA

MELHORAMENTOS URBANOS

L

M 19 de Setembro de 1932 foram promulgados quatro decretos, que estabelecem as bases de colaboração activa e eficaz do Estado com as autarquias locais; colaboração técnica e financeira indispensável, que, permitindo a realização de inúmeros melhoramentos no país, tem contribuído de modo decisivo para melhorar as condições de vida da população portuguesa.

Esses decretos fixaram, com efeito, as normas em que assenta a intervenção do Estado na realização de melhoramentos rurais, urbanos e de águas e saneamento, facultando-se, com a criação do Commissariado do Desemprego, os meios financeiros indispensáveis para a sua realização.

A acção desenvolvida no país, desde essa data até hoje, está bem patenteada aos olhos de todos, e dispensa adjectivos.

Desses decretos, foi o n.º 21.697 que regulou a colaboração do Estado na realização de melhoramentos urbanos, e constitui hoje a base do auxílio a prestar às Câmaras Municipais para a realização dos Planos de Urbanização.

Estes, elaborados de harmonia com o decreto-lei n.º 33.921, de 5 de Setembro de 1944, são os orientadores da transformação e do desenvolvimento dos principais centros populacionais. A sua execução implica a realização de obras da mais diversa natureza e finalidade, incompatíveis, em geral, com os recursos locais. E, como às Câmaras falta também, por vezes, o apetrechamento do pessoal técnico, idóneo, para acompanhar a realização dos trabalhos, é hoje suprida essa falta pela intervenção do Ministério das Obras Públicas, através da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, que presta a todos os Municípios assistência técnica e financeira, na medida em que ela se reconheça necessária para corresponder às exigências reais do desenvolvimento dos centros urbanos.

Mas, não é só na realização dos planos de urbanização e, portanto, nos centros mais importantes, que o auxílio do Estado se faz sentir. Com efeito, estende-se também aos mais pequenos núcleos urbanos, participando na construção, quer duma capela ou dum cemitério, quer dum lavadouro ou dum centro de assistência social, dum bairro de habitações para trabalhadores, etc.

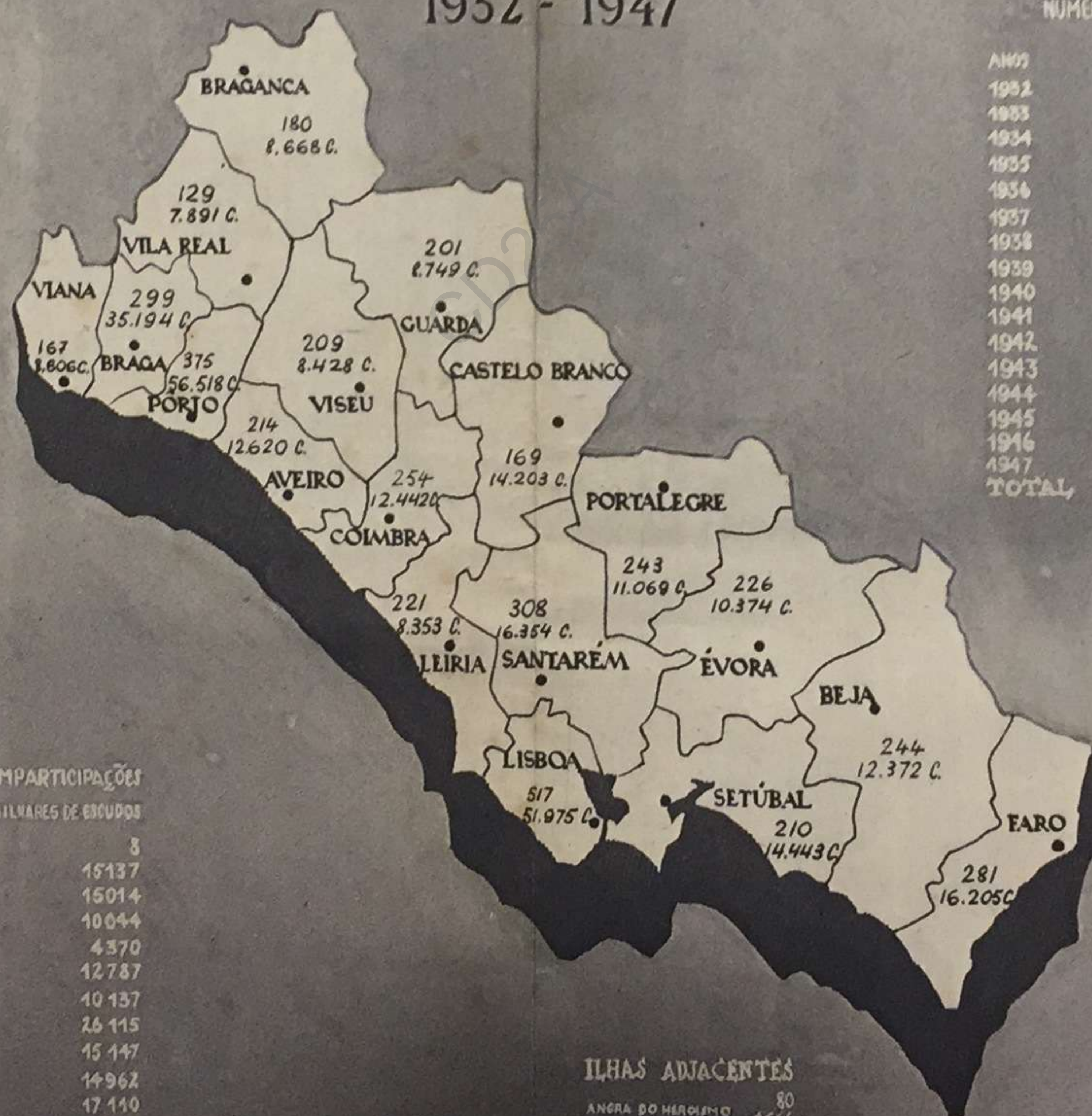
Os números apresentados permitem avaliar da natureza do auxílio prestado aos pais, a partir de 1932, na realização de melhoramentos urbanos, e patenteiam bem, na preocupação de os distribuir por todos, o desejo de contribuir para uma melhoria geral do nível de vida dos portugueses.

Para melhor ajuizar da sua natureza e importância, poderão classificar-se esses melhoramentos em:

- EDIFÍCIOS
- ARRUAMENTOS E OUTRAS OBRAS COMPLEMENTARES DE URBANIZAÇÃO.

NÚMERO DE OBRAS E IMPORTANCIA DAS PARTICIPAÇÕES CONCEDIDAS

1932 - 1947



NÚMERO DE PARTICIPAÇÕES

ANOS	MILHARES DE ESCUDOS
1932	3
1933	15.137
1934	15.014
1935	10.044
1936	4.570
1937	12.787
1938	10.137
1939	26.115
1940	15.147
1941	14.962
1942	17.110
1943	14.365
1944	26.302
1945	32.847
1946	58.259
1947	57.533
TOTAL	330.107

ILHAS ADJACENTES

ANGRA DO HEROISMO	80
HOITA	26
PONTA DELGADA	97
FUNCHAL	77
TOTAL	8387 C.

NÚMERO DE OBRAS

ANOS	NÚMERO DE OBRAS
1932	1
1933	363
1934	387
1935	310
1936	164
1937	326
1938	378
1939	487
1940	314
1941	311
1942	244
1943	497
1944	264
1945	240
1946	363
1947	399
TOTAL	4727

AS OBRAS DE EDIFÍCIOS que, embora, na maior parte, da iniciativa das Câmaras, podem também ser levadas a efeito por outras entidades de interesse público, compreendem, entre outras, as seguintes:

INSTALAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS:

Paços do Concelho, Serviços Municipalizados, Tribunais, Secções de Finanças, Quarteis de Bombeiros, da G. N. R., da P. S. P. e da Polícia Municipal, etc.

OBRAS DE SALUBRIDADE PÚBLICA:

Mercados, feiras, matadouros, centrais leiteiras, lavadouros, balneários, instalações sanitárias, cemitérios, etc.

OBRAS DE ASSISTÊNCIA:

Asilos, albergues, maternidades, creches, lactários, colónias balneares, centros de assistência, dispensários, cozinhas económicas, sedes de Casas de Povo e de Pescadores, etc.

OBRAS DE CARACTER RECREATIVO, DESPORTIVO, CULTURAL E TURÍSTICO:

Campos de jogos, piscinas, centros de recreio, monumentos, museus, bibliotecas, hotéis de turismo, etc.

OBRAS DE CARACTER RELIGIOSO:

Igrejas, seminários, etc.

HABITAÇÕES PARA AS CLASSES MENOS ABASTADAS que a iniciativa particular não pode facilitar por não lhe darem suficiente remuneração de capital. (*)

AS OBRAS DE ARRUAMENTOS E OUTRAS COMPLEMENTARES DE URBANIZAÇÃO compreendem a construção, reparação e transformação de ruas, praças, largos, parques, jardins, miradouros, etc., e são, na sua quase totalidade, da iniciativa dos Municípios.

Deste enumerado ressalta o campo vasto de melhoramentos urbanos, a sua importância no aspecto social, e o seu contributo para a obra de educação e assistência.

A PARTICIPAÇÃO DO ESTADO NA SUA REALIZAÇÃO TEM VARIADO DE 40 A 50% DO SEU CUSTO, O QUE É MUITO APRECIÁVEL.

Devido a isso, e ao espírito de iniciativa e progresso que anima a quase totalidade dos Municípios do nosso país, a Obra de Melhoramentos Urbanos prossegue em ritmo cada vez mais intenso, anteveendo-se que, apesar do muito que já está feito, o volume de trabalhos não cesse de aumentar, para acompanhar a realização dos planos de urbanização que os centros urbanos começam agora a ver elaborados.

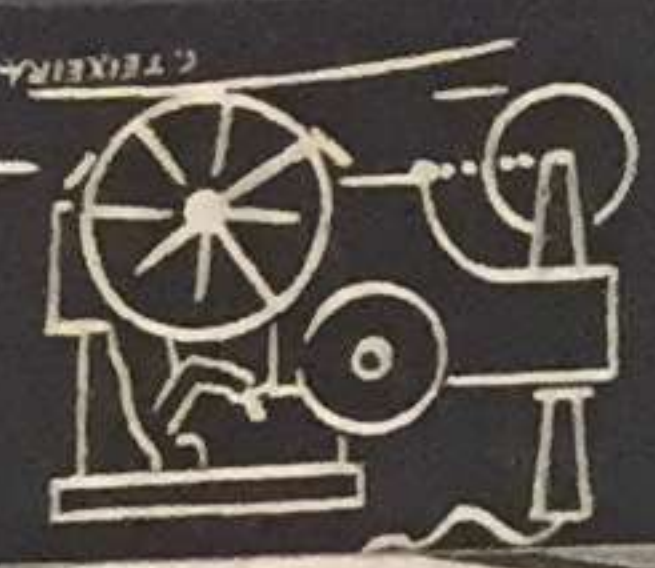
Com isso, não só se modifica a fisionomia das nossas cidades, vilas e aldeias, como se proporciona trabalho útil e remunerador a milhares de operários.

Daí, também, um acréscimo de prosperidade para o comércio e para a indústria, um aumento considerável da riqueza pública, e a transformação da vida nacional a caminho dum maior bem estar.

O aumento do nível de vida trás, consequentemente, novas exigências de serviços de interesse público, e conduzirá a modificar radicalmente as condições de vida que o nosso país apresentava há uns 20 anos atrás.

Só há, pois, que perseverar no caminho traçado.

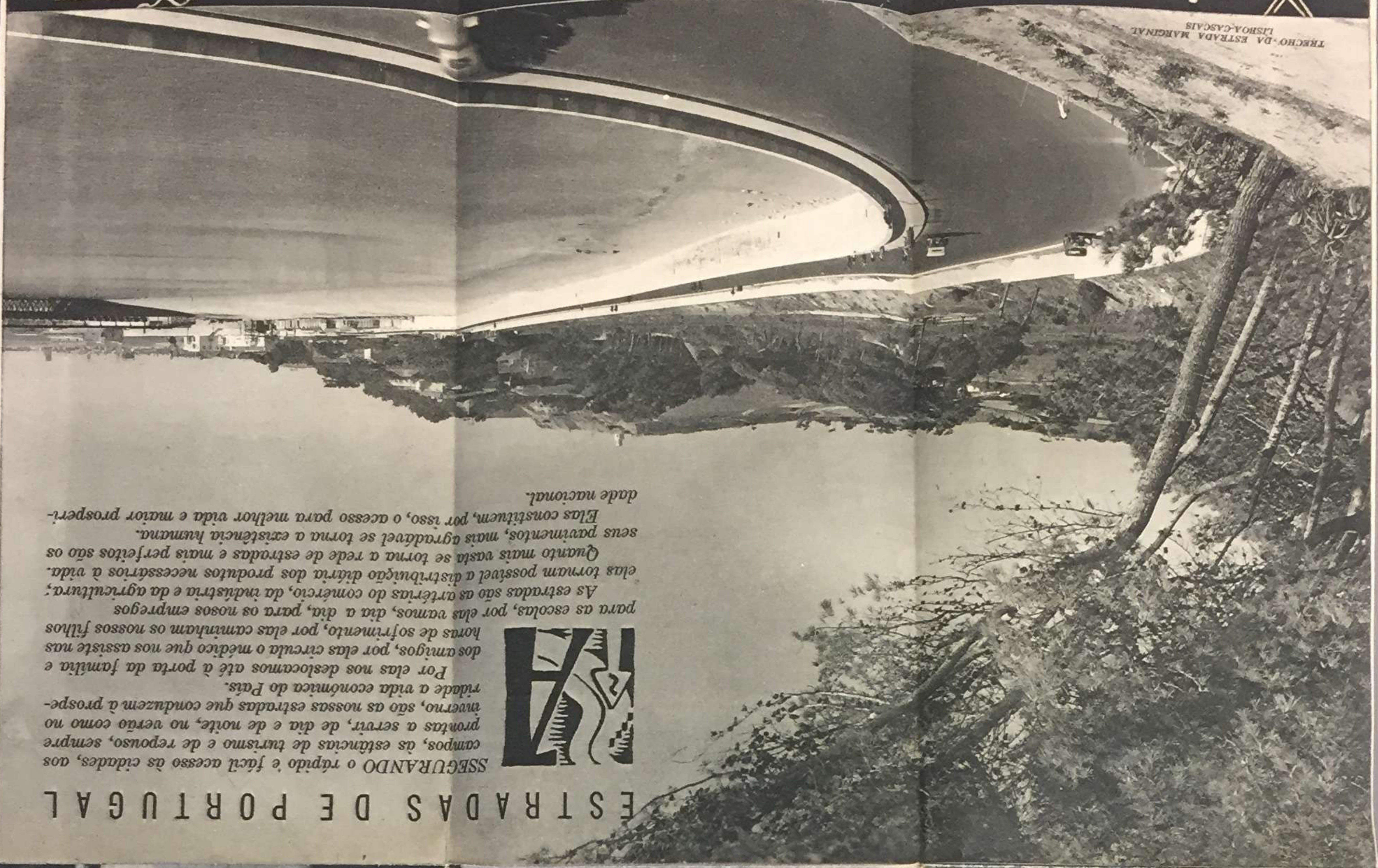
(*) — Pela sua importância o problema da habitação é tratado numa monografia à parte.



JUNTA AUTÓNOMA DE ESTRADAS



TRONCO DA ESTRADA MARGINAL LISBOA-CASCAIS



ESTRADAS DE PORTUGAL

SEGURANDO o rápido e fácil acesso às cidades, aos campos, às estâncias de turismo e de repouso, sempre prontas a servir, de dia e de noite, no verão como no inverno, são as nossas estradas que conduzem à prosperidade a vida económica do País.

Por elas nos deslocamos até à porta da família e dos amigos, por elas circula o médico que nos assiste nas horas de sofrimento, por elas caminham os nossos filhos para as escolas, por elas vamos, dia a dia, para os nossos empregos.

As estradas são as artérias do comércio, da indústria e da agricultura; elas tornam possível a distribuição dos produtos necessários à vida. Quanto mais vasta se torna a rede de estradas e mais perfeitos são os seus pavimentos, mais agradável se torna a existência humana. Elas constituem, por isso, o acesso para melhor vida e maior prosperidade nacional.



EXPOSIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS

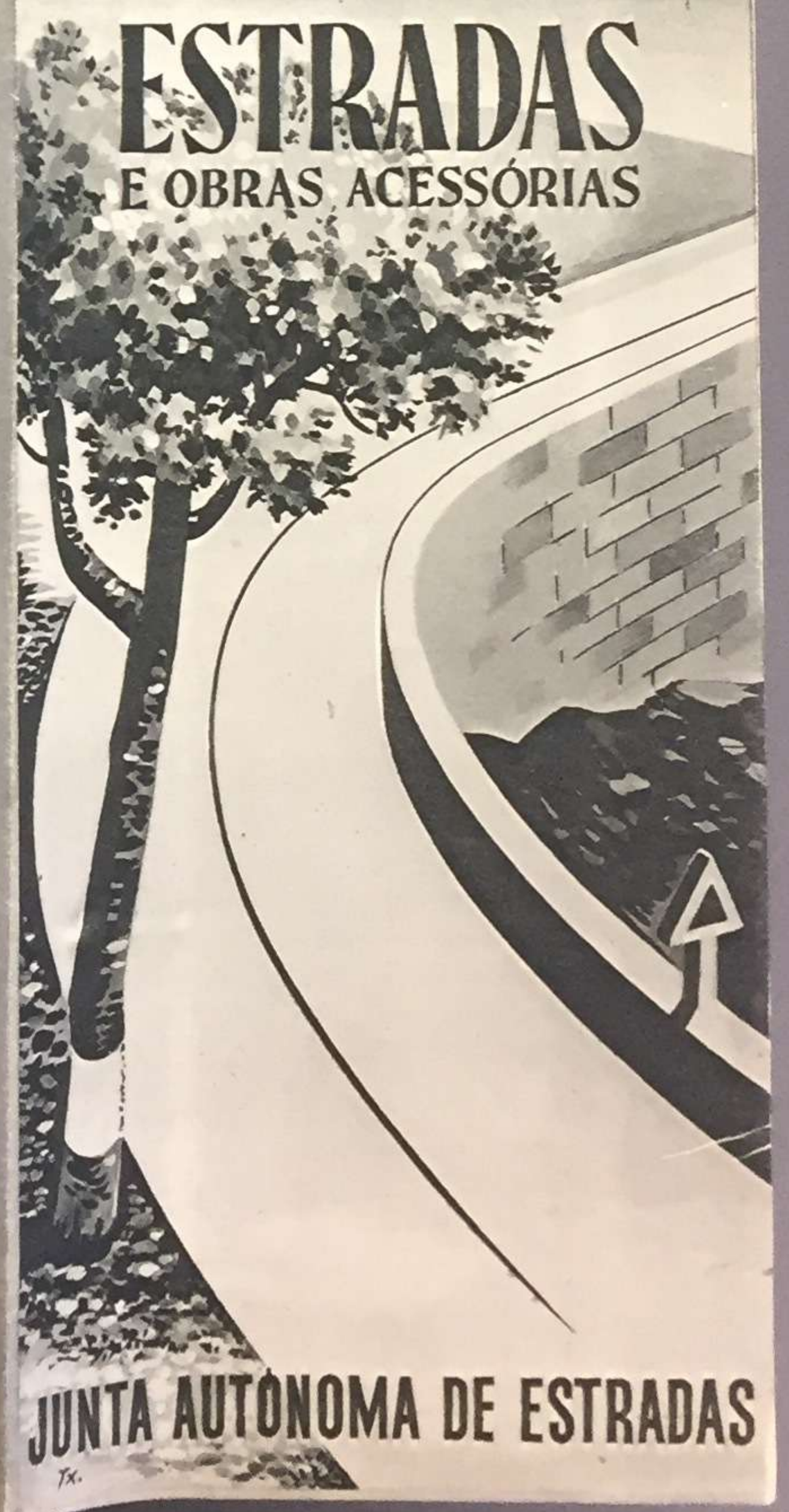


LISBOA 1948

60.000 ex. - NEOGRAVURA, LDA. - Tr. da Oliveira à Estrela, 6, Lisboa

15 ANOS DE OBRAS PÚBLICAS 1932-1947

ESTRADAS E OBRAS ACESSÓRIAS



JUNTA AUTÓNOMA DE ESTRADAS



CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS:
615 MIL CONTOS

REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE ESTRADAS:
1.424 MIL CONTOS

ESTRADAS DE PORTUGAL



ASSegurando o rápido e fácil acesso às cidades, aos campos, às estâncias de turismo e de repouso, sempre prontas a servir, de dia e de noite, no verão como no inverno, são as nossas estradas que conduzem à prosperidade a vida económica do País.

Por elas nos deslocamos até à porta da família e dos amigos, por elas circula o médico que nos assiste nas horas de sofrimento, por elas caminham os nossos filhos para as escolas, por elas vamos, dia a dia, para os nossos empregos

As estradas são as artérias do comércio, da indústria e da agricultura; elas tornam possível a distribuição diária dos produtos necessários à vida.

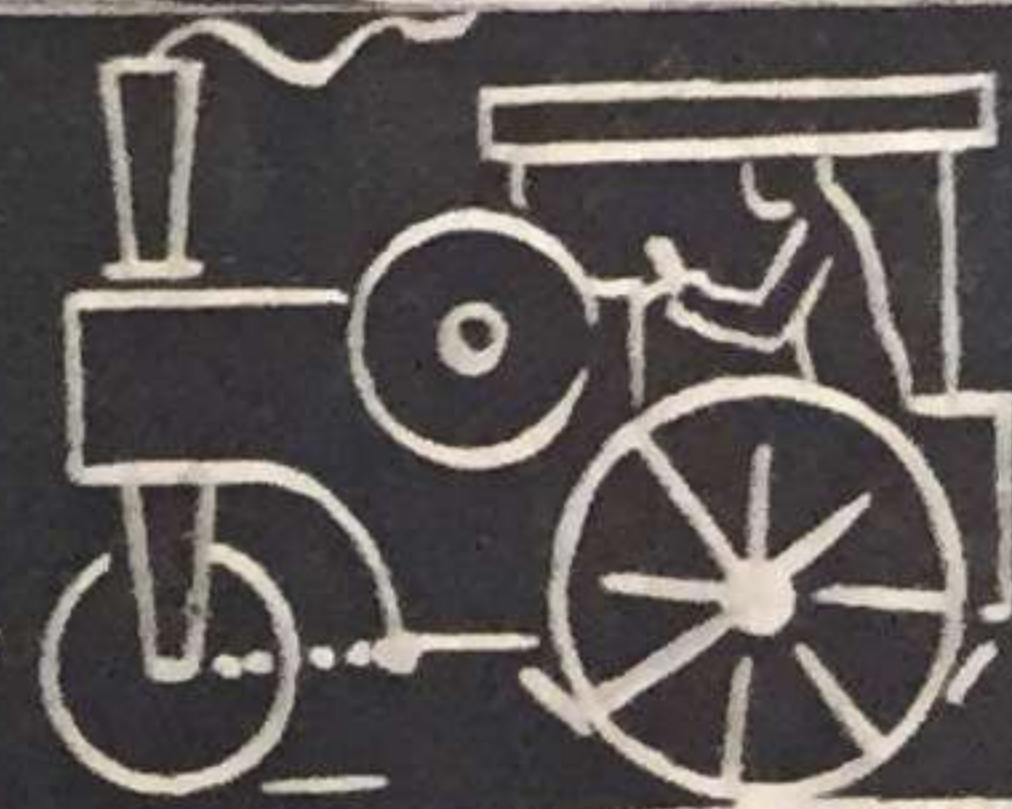
Quanto mais vasta se torna a rede de estradas e mais perfeitos são os seus pavimentos, mais agradável se torna a existência humana.

Elas constituem, por isso, o acesso para melhor vida e maior prosperidade nacional.



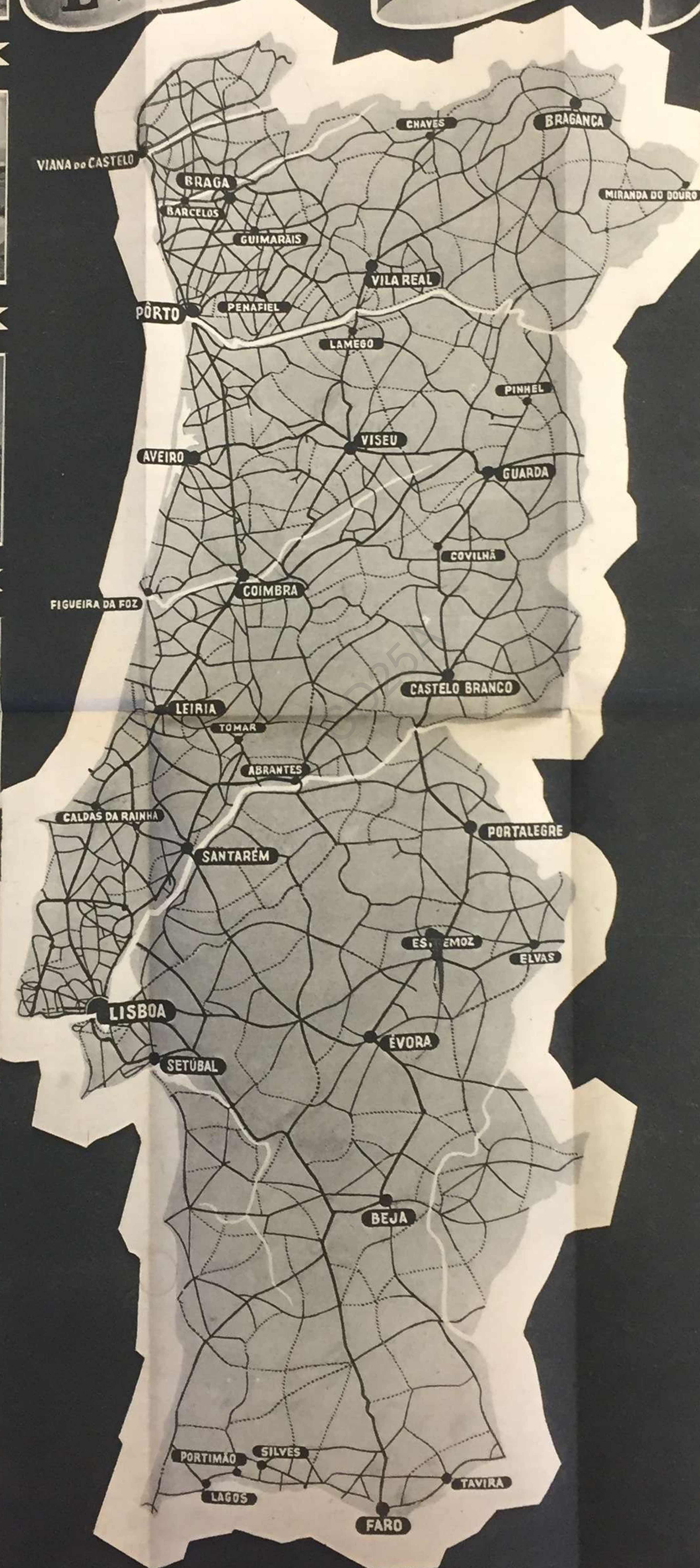
TRECHO DA ESTRADA MARGINAL LISBOA-CASCAIS

JUNTA AUTONOMA DE ESTRADAS



G. TEIXEIRA

ESTRADAS E OBRAS ACESSÓRIAS



PAVIMENTO DE PARALELÍPIDOS (PRÓXIMO DE COIMBRA)



CONSTRUÇÃO DE VARIANTE (PRÓXIMO DE ALCOBACA)



CASA DE CANTONEIROS JUNTO A FONTE DO TUA



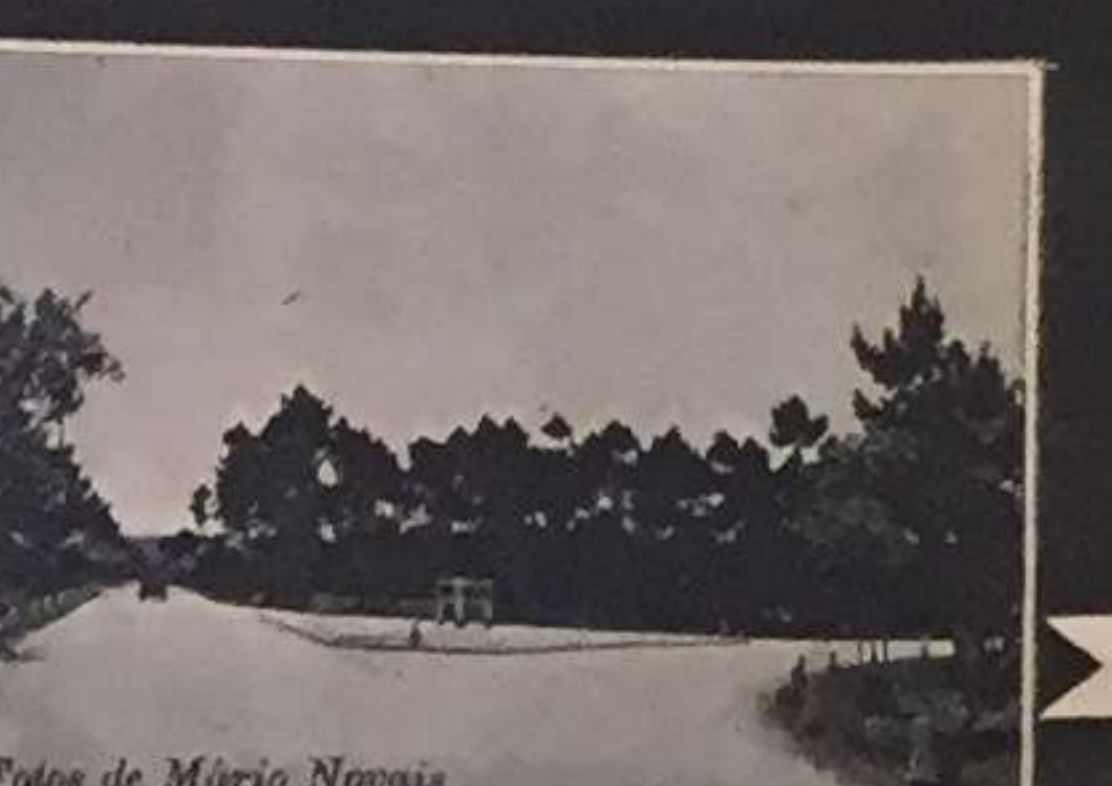
ASPECTO DE BALIZAGEM (PERTO DE BRAGANÇA)



MIRADOURO EM ESTRADA DE MONTANHA (BRAGANÇA)



OBRAS COMPLEMENTARES - CHAFARIZ (DIST. DO PORTO)



SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO - CRUZAMENTO



PASSAGEM SUPERIOR AO C. DE F.ª NA VARIANTE DE POMBAL



VARIANTE E PROTEÇÃO DE CURVA (ESTRADA BRAGA-PORTO)



LIMPA-NEVES EM ACÇÃO



ESTRADA MARGINAL DO DOURO (PORTO)



FABRICO DE BETÃO BETUMINOSO - PORTO ALTO A CANHA -



VIVEIRO (DIST. DO PORTO)



NÓ DE LIGAÇÃO SEM CRUZAMENTOS DE NÍVEL (AUTO-ESTRADA)



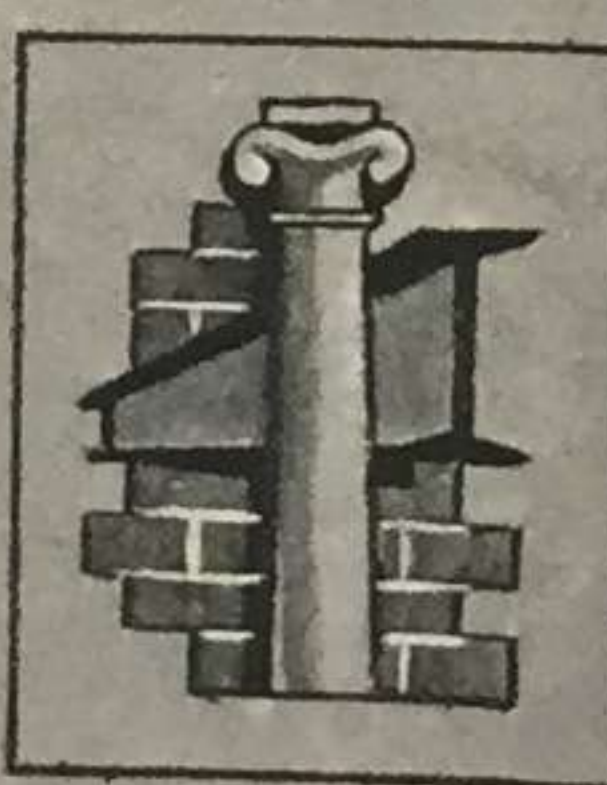
CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS:
615 MIL CONTOS
 REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE ESTRADAS:
1.424 MIL CONTOS

T. Baião

EXPOSIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS



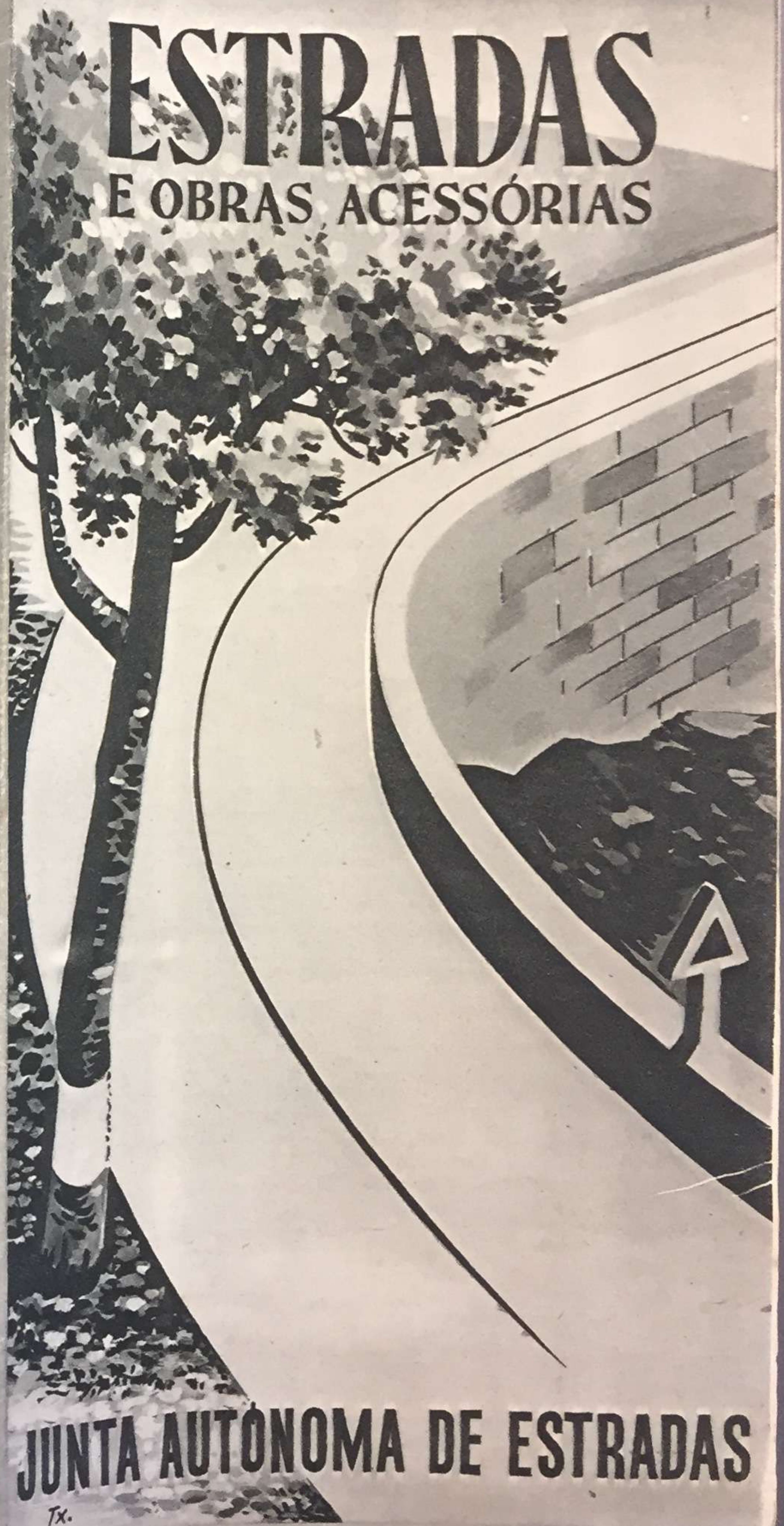
CD25A



LISBOA 1948
 50.000 ex. — NEOGRAVURA, LDA. — Tr. da Oliveira à Estrela, 6, Lisboa

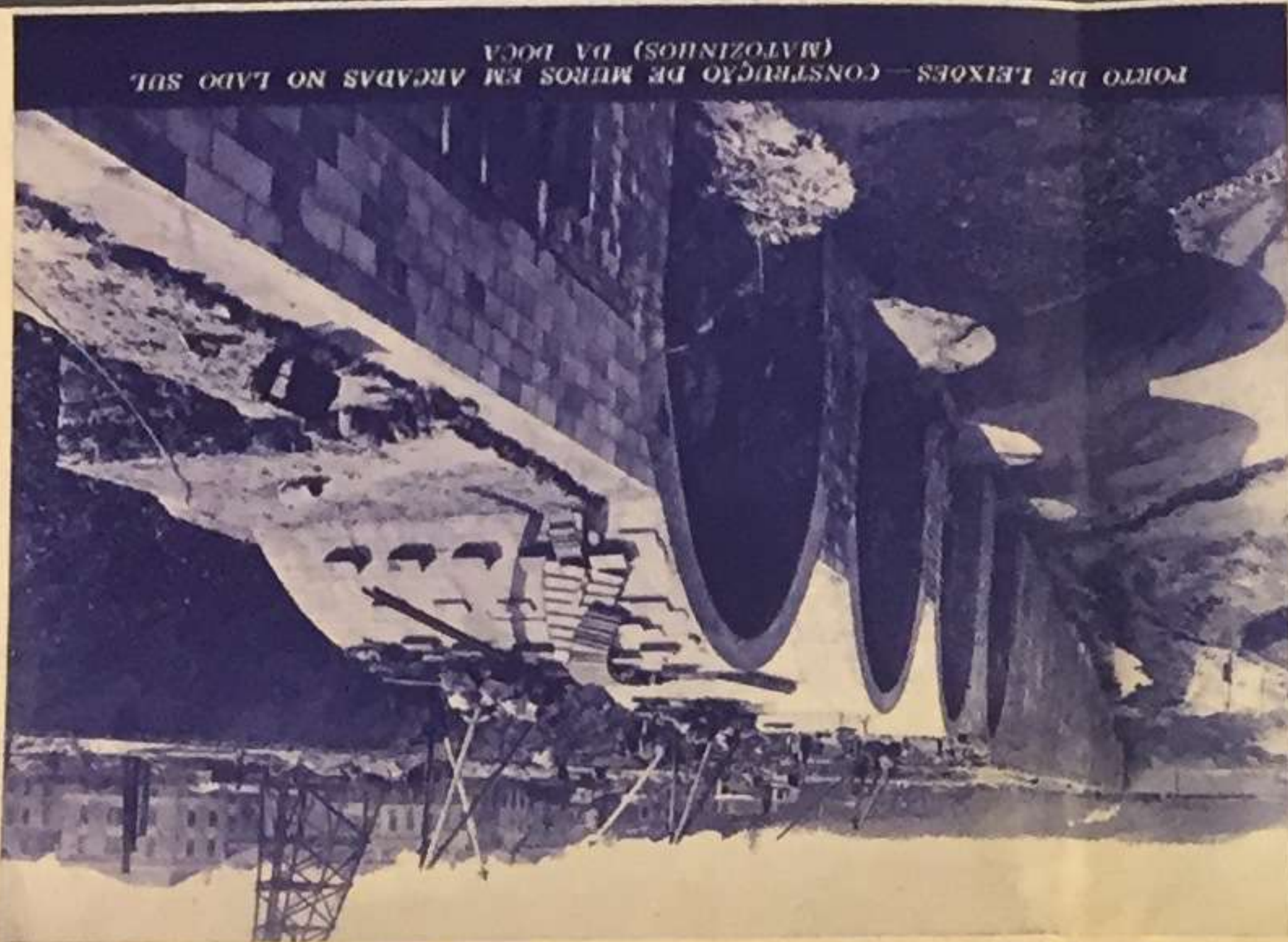
15 ANOS DE OBRAS PÚBLICAS
 1932-1947

ESTRADAS E OBRAS ACESSÓRIAS

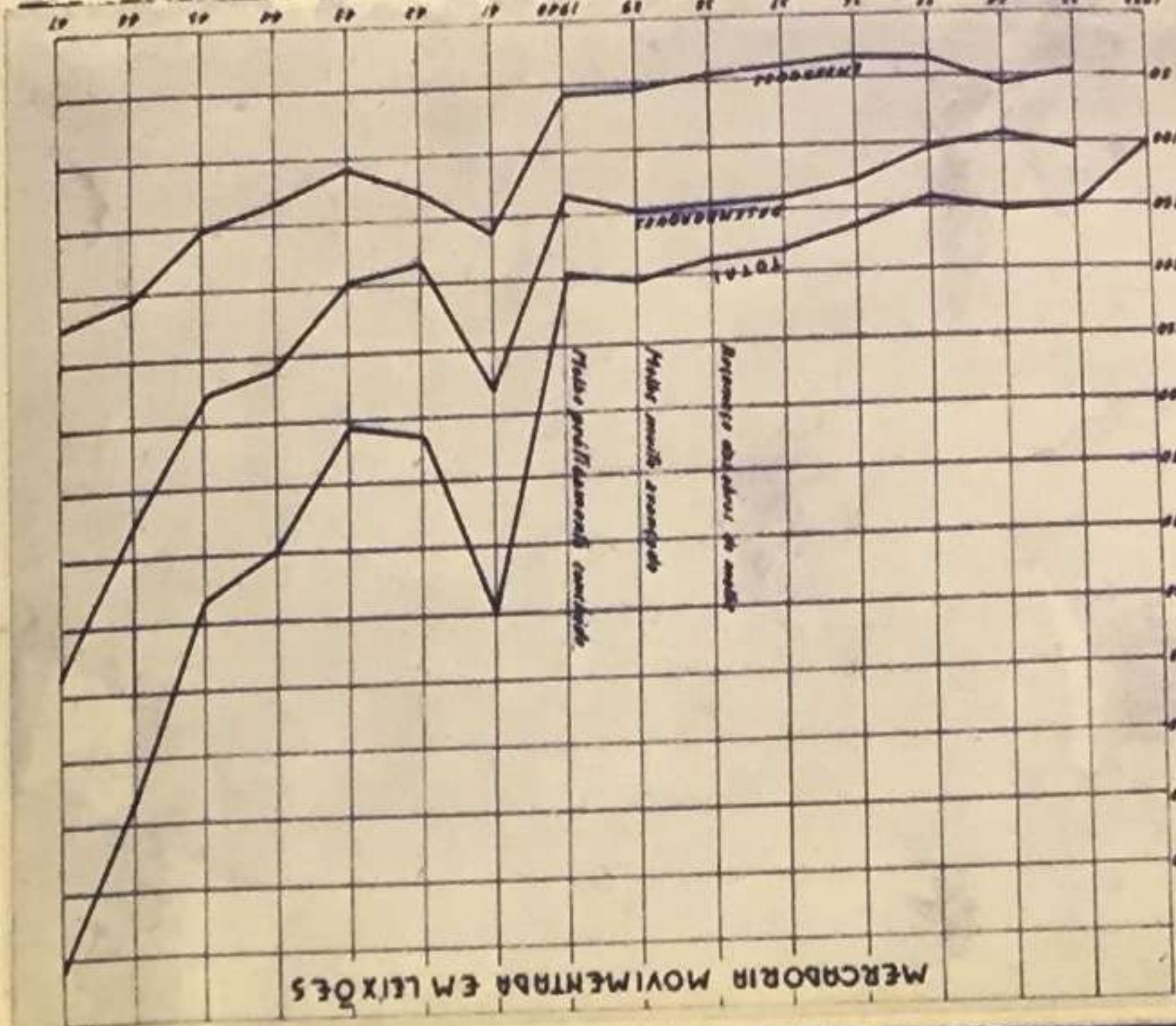
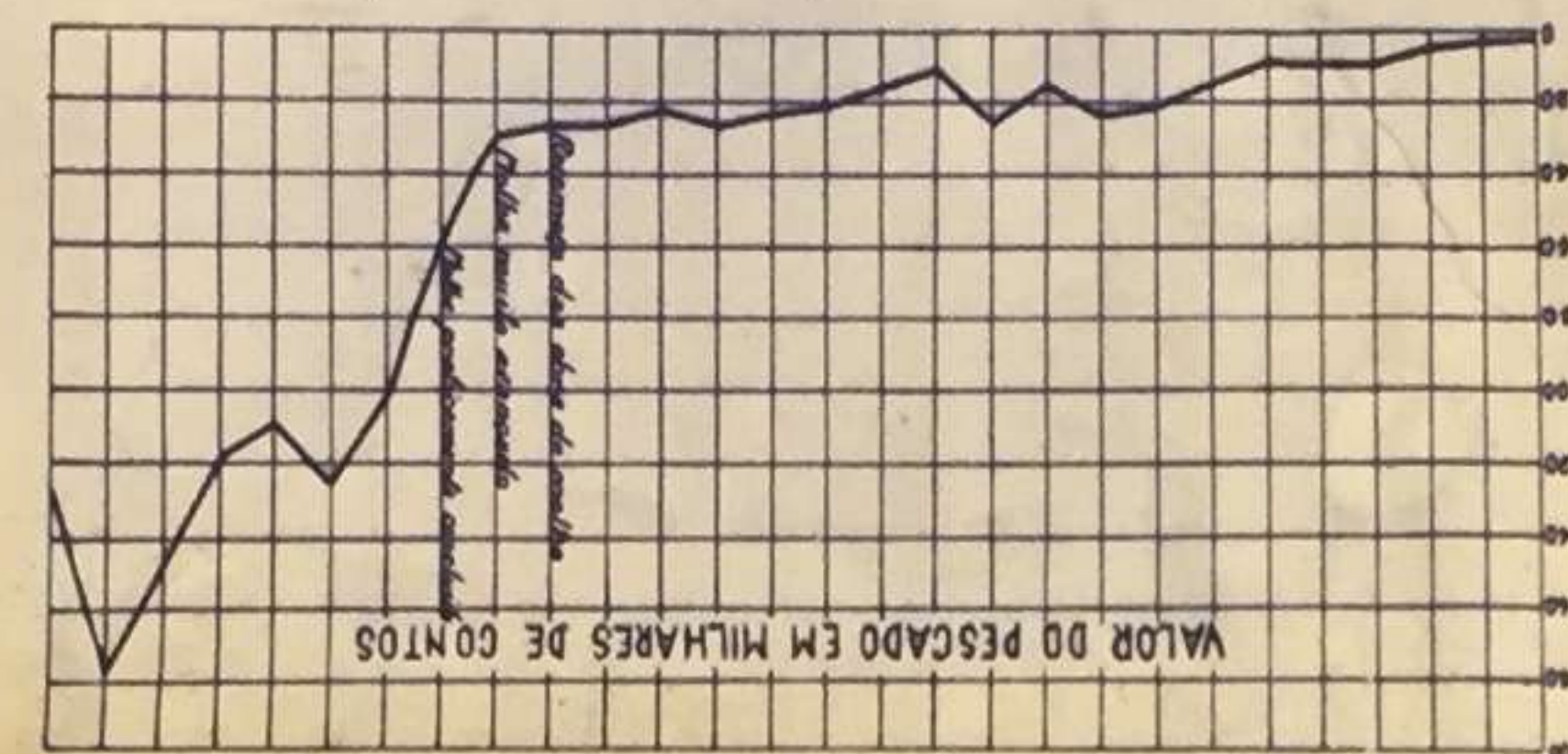
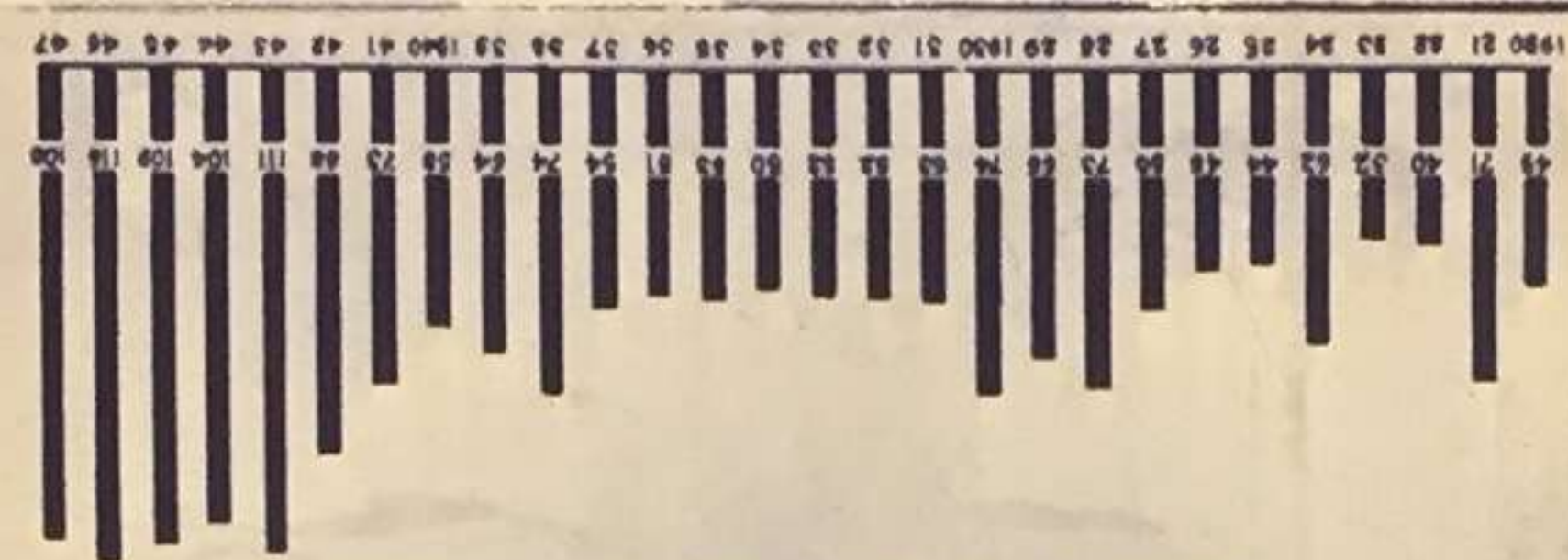


JUNTA AUTÓNOMA DE ESTRADAS

Tx.



PORTO DE LEIXÕES - CONSTRUÇÃO DE MUIROS EM ARCADAS NO LADO SUL (MATOZINHOS)



PORTO DE LEIXÕES - MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL

PORTOS DE REFÚGIO



PORTOS DE REFÚGIO

O plano portuário considera a conveniente distribuição, pela costa portuguesa, dos portos destinados a proteger a navegação. Beneficiam sobretudo os trabalhadores do mar empregados nas fainas da pesca e da cabotagem.

No grande temporal de 1 e 2 de Dezembro de 1947 o Porto de Leixões — recentemente preparado para tal função — deu refúgio e abrigo a 102 trainieras e arrastões com mais de 3.000 homens a bordo e que o demandaram sob a mais violenta tempestade. Entretanto, perdiam a vida no mar alto 151 pescadores cujas embarcações, por infelizes acidentes, não puderam atingir aquele PORTO DE SALVAMENTO.



QUEBRA-MAR EM CONSTRUÇÃO EM MEADOS DO ANO 1937 PORTO DO FUNCHAL



15 ANOS DE OBRAS PUBLICAS 1932-1947

PORTOS

DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS HIDRAULICOS

A GRANDE OBRA DO MELHORAMENTO DOS PORTOS CONTINENTAIS E INSULARES A CARGO DA DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS HIDRAULICOS TEM CONCLUIDA A SUA PRIMEIRA FASE, EM QUE, PELAS VERBAS DO EMPRÉSTIMO DE PORTOS E PELAS DE ALGUMAS DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUARIAS, SE DESPENDERAM

400.000 CONTOS

A SEGUIR SE APRESENTAM OS RESULTADOS ECONÓMICOS OBTIDOS, QUE INDICAM ENORME INCREMENTO DAS ACTIVIDADES EM ALGUNS CASOS; MAS SEMPRE MELHORIA MUITO SENSIVEL.

PROSSEGUE ACTIVAMENTE A SEGUNDA FASE CUJO CUSTO PREVISTO SE ELEVA A

450.000 CONTOS

E QUE ENVOLVE O EQUIPAMENTO DOS PORTOS JA MELHORADOS, A CONSTRUÇÃO DE PORTOS NOVOS DE PESCA E COMERCIAIS, E DECISIVA MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ACESSO DE OUTROS PORTOS.



DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS HIDRAULICOS

PORTOS



ENTRADA DO PRIMEIRO NAVIO NA NOVA ECLUSA DA DOCA DE FLUTUAÇÃO DE VIANA DO CASTELO



VAGAS DE TEMPORAL BATENDO O MOLHE DE PENICHE



CAIS ACOSTAVEL DE VILA REAL DE SANTO ANTONIO



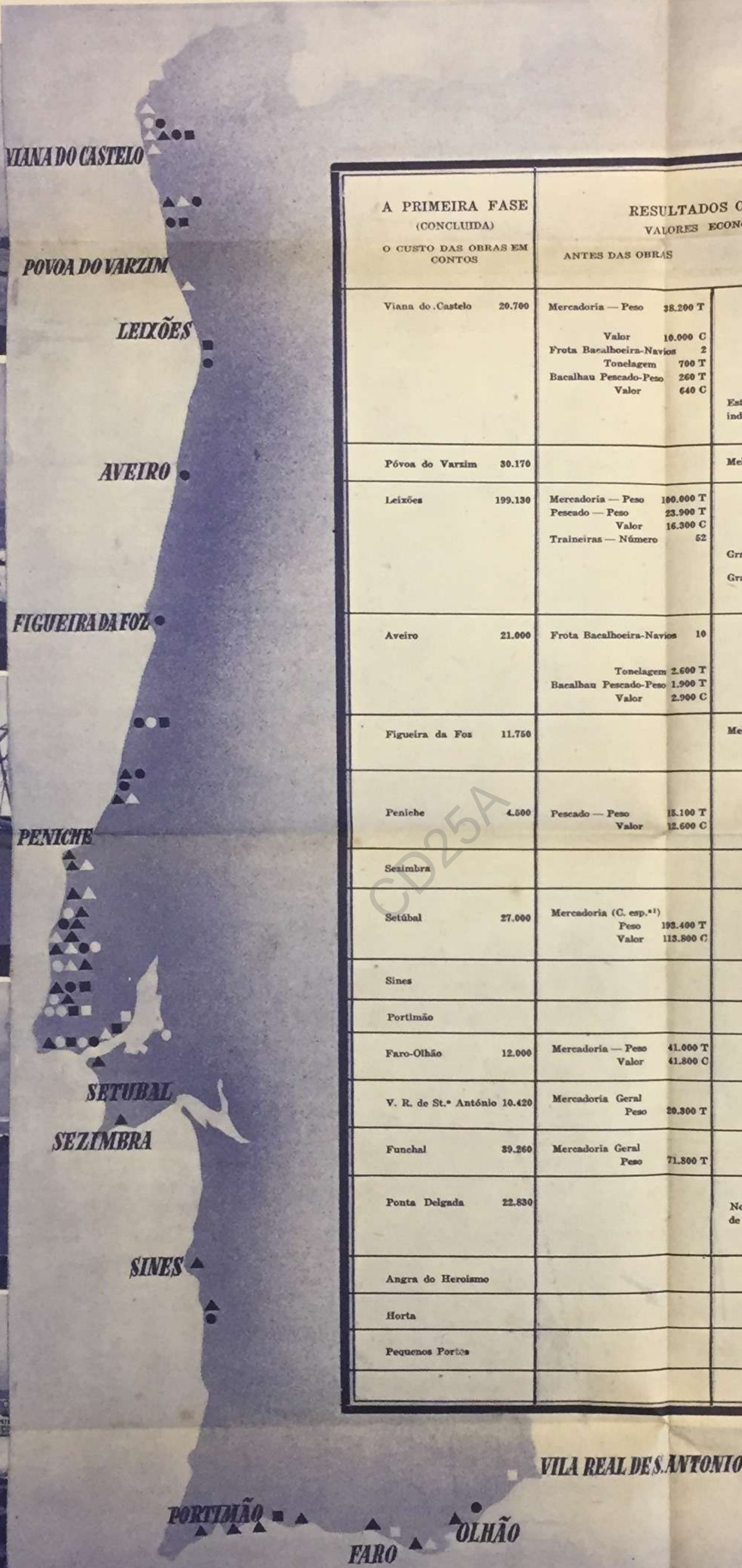
PÓVOA DO VARZIM



PONTA DELGADA



NAVEGAÇÃO NO PORTO DO FUNCHAL

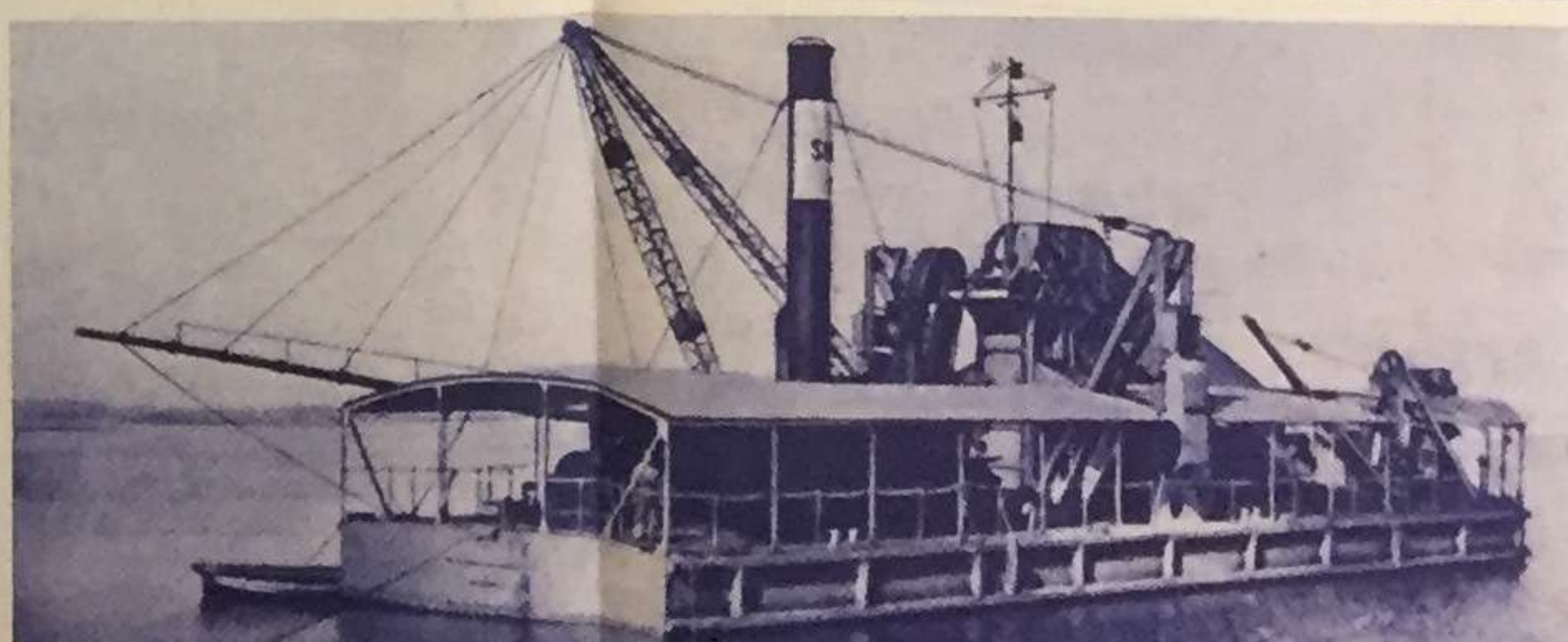


A PRIMEIRA FASE (CONCLUÍDA) O CUSTO DAS OBRAS EM CONTOS	RESULTADOS OBTIDOS VALORES ECONÓMICOS		A SEGUNDA FASE (EM EXECUÇÃO) O CUSTO PREVISTO EM CONTOS
	ANTES DAS OBRAS	DEPOIS DAS OBRAS	
Viana do Castelo 20.700	Mercadoria — Peso 38.200 T Valor 10.000 C Frota Bacalhoeira-Navios 2 Tonelagem 700 T Bacalhau Pescado-Peso 260 T Valor 640 C	59.900 T 60.000 C 5 3.400 T 3.200 T 19.200 C Estabelecimento de importante indústria de construção e reparação naval	8.500 C
Póvoa do Varzim 30.170		Melhoramento incompleto	Desconhecido
Leixões 199.130	Mercadoria — Peso 100.000 T Pescado — Peso 23.900 T Valor 16.300 C Trainceiras — Número 52	712.000 T 46.100 T 125.800 C 108 Grande melhoria das condições de abrigo Grande redução dos Encargos de Conservação	60.000 C
Aveiro 21.000	Frota Bacalhoeira-Navios 10 Tonelagem 2.600 T Bacalhau Pescado-Peso 1.900 T Valor 2.900 C	16 8.900 T 11.900 T 47.700 C	69.100 C
Figueira da Foz 11.750		Melhoria das condições de acesso	44.500 C
Peniche 4.500	Pescado — Peso 13.100 T Valor 12.600 C	20.200 T 21.600 C	13.400 C
Sezimbra			15.300 C
Setúbal 27.000	Mercadoria (C. esp.)*1 Peso 103.400 T Valor 113.800 C	322.700 T 231.500 C	1.500 C
Sines			20.000 C
Portimão			37.000 C
Faro-Olhão 12.000	Mercadoria — Peso 41.000 T Valor 41.800 C	53.800 T 66.400 C	23.500 C
V. R. de St.º António 10.420	Mercadoria Geral Peso 20.300 T	51.200 T	3.000 C
Funchal 39.260	Mercadoria Geral Peso 71.500 T	97.600 T	17.000 C
Ponta Delgada 22.830		Notável melhoria das condições de abrigo e das facilidades de acostagem	3.000 C
Angra do Heroísmo			30.000 C
Horta			15.000 C
Pequenos Portos			45.600 C

CONVENÇÕES

DEFEZA DE ESCARPAS	●
DEFEZA DE PRAIAS	▲
CONSTRUÇÃO DE RAMPAS E VARADOUROS	■
REPARAÇÃO DE RAMPAS E VARADOUROS	▲
ESPLANADAS	■
ARRANJOS DE PRAIAS	■

QUANTIDADE DRAGADA EM RIOS, BARRAS, DO-CAS E CAIS DE 1932 A 1947 21.000.000 DE TONELADAS, TANTO COMO A CARGA DE 210.000 COMBOIOS DE 10 VAGONS NORMAIS CADA UM



DRAGA DE OLIVEIRA SALAZAR

LISBOA, origem que foi dos descobrimentos e, depois, escala, das mais importantes, da navegação atlântica, não podia, pela excelência da sua situação geográfica e das suas condições climáticas, deixar de continuar a impôr-se, no limiar da era dos transportes aéreos, como uma das grandes portas da Europa. E assim, desde os primeiros passos da aviação comercial se antevia a necessidade de a dotar com os indispensáveis meios de cumprir a sua nova missão.

Em 1939, foi possível ao Município, dentro do grandioso Plano de Obras dos Centenários, levado a cabo em estreita colaboração com o Ministério das Obras Públicas e Comunicações, dar começo à construção do Aeroporto de Lisboa, que abria ao tráfego em 1942.

Lançaram-se, por este modo, as bases que assegurariam a realização do sistema de infraestruturas que a nossa posição no Mundo Aeronáutico havia de impor.

A seguir, o Ministério das Obras Públicas e Comunicações, juntamente com a Câmara Municipal do Porto, iniciava as obras do aeroporto daquela cidade.

Entretanto, dera-se a brusca evolução da Aeronáutica e tornara-se indispensável prover rapidamente às necessidades do novo meio de transporte. E importava que a rede dos nossos aeródromos se desenvolvesse com um todo harmónico, englobando, na medida em que as novas exigências das aeronaves e dos meios de exploração das linhas aéreas o permitissem, o muito que já se havia realizado em algumas das províncias ultramarinas.

Em 1945, entendeu o Governo estabelecer um serviço especialmente dedicado à construção e apetrechamento de aeródromos, instituindo no Ministério das Obras Públicas e

Comunicações o Gabinete Técnico dos Aeródromos Civis, ao qual foi atribuída, além do estudo e da construção dos aeródromos metropolitanos, a orientação técnica dos problemas relativos aos aeródromos ultramarinos. Criadas, assim, as indispensáveis condições de trabalho, pôde iniciar-se sistematicamente e dentro dos melhores preceitos da técnica, o estudo da vasta rede de bases comerciais que a ligação dos nossos territórios, dispersos por todo o Mundo, e a importância, em relação às grandes rotas internacionais de muitos deles, requerem.

Até agora, foi possível resolver os problemas relativos aos principais aeroportos internacionais do Atlântico e às escalas da Carreira Imperial ligando Lisboa a Angola e Moçambique. Espera-se poder iniciar ainda este ano a ampliação do Aeroporto de Lourenço Marques e a construção do novo Aeroporto de Luanda. Já se deu começo às obras do Aeroporto do Sal (Cabo Verde) prevendo-se que, embora em regime provisório até ao final dessas obras, seja aberto ao tráfego dentro de alguns meses. Em Santa Maria (Açores) desde 1947 que se trabalha activamente na adaptação à exploração comercial do aeroporto construído durante a guerra, esperando-se terminar as principais obras no decorrente ano. No Aeroporto de Lisboa, dentro dum plano pre-estabelecido, estão em curso importantes obras de ampliação. Pretende-se que em 1949, com a conclusão dessas obras, o aeroporto fique apto a receber, à cadência média de 30 movimentos por hora, os maiores aviões hoje em dia previstos para o tráfego comercial, oferecendo-lhes aperfeiçoadas instalações e as melhores condições de segurança realizáveis. Para que o fluxo de passageiros correspondente àquela capacidade de tráfego

da infraestruturas — que pode atingir quase um milhão por hora — venha a dispor de todas as comodidades, realizam-se substanciais aumentos no edifício da gare e vai construir-se uma pequena pousada.

Está em curso o estudo dos aeródromos que permitirão assegurar as ligações aéreas com a Madeira e o serviço entre ilhas no arquipélago dos Açores.

Em Braga, a Câmara Municipal iniciou, com a assistência técnica do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, a construção do seu aeródromo de turismo, o qual virá a constituir o primeiro dos pequenos aeródromos do país construído desde raiz segundo os preceitos técnicos adequados.

O estabelecimento das bases da Aeronáutica Naval tem sido, também, assegurado pelos Serviços do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Construiu-se o aeródromo terrestre da Escola de Aviação Naval de S. Jacinto (Aveiro) e está em construção, no Montijo, o Centro de Aviação Naval de Lisboa, que entrará em funcionamento no próximo ano.

Em 1947, quando do desdobramento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, os serviços de construção e apetrechamento de aeródromos passaram para o novo Ministério das Comunicações, englobados na Direcção Geral da Aeronáutica Civil, juntamente com os restantes serviços ligados à aviação civil.

Continuando uma obra iniciada com fé e entusiasmo, procura agora este organismo levar a cabo a grandiosa tarefa do estabelecimento das bases da aviação civil em todo o território português.



NEOGRVURA, LDA
R. DA OLIVEIRA A ESTRELA 6-LISBOA

15 ANOS DE OBRAS PÚBLICAS

1932 - 1947

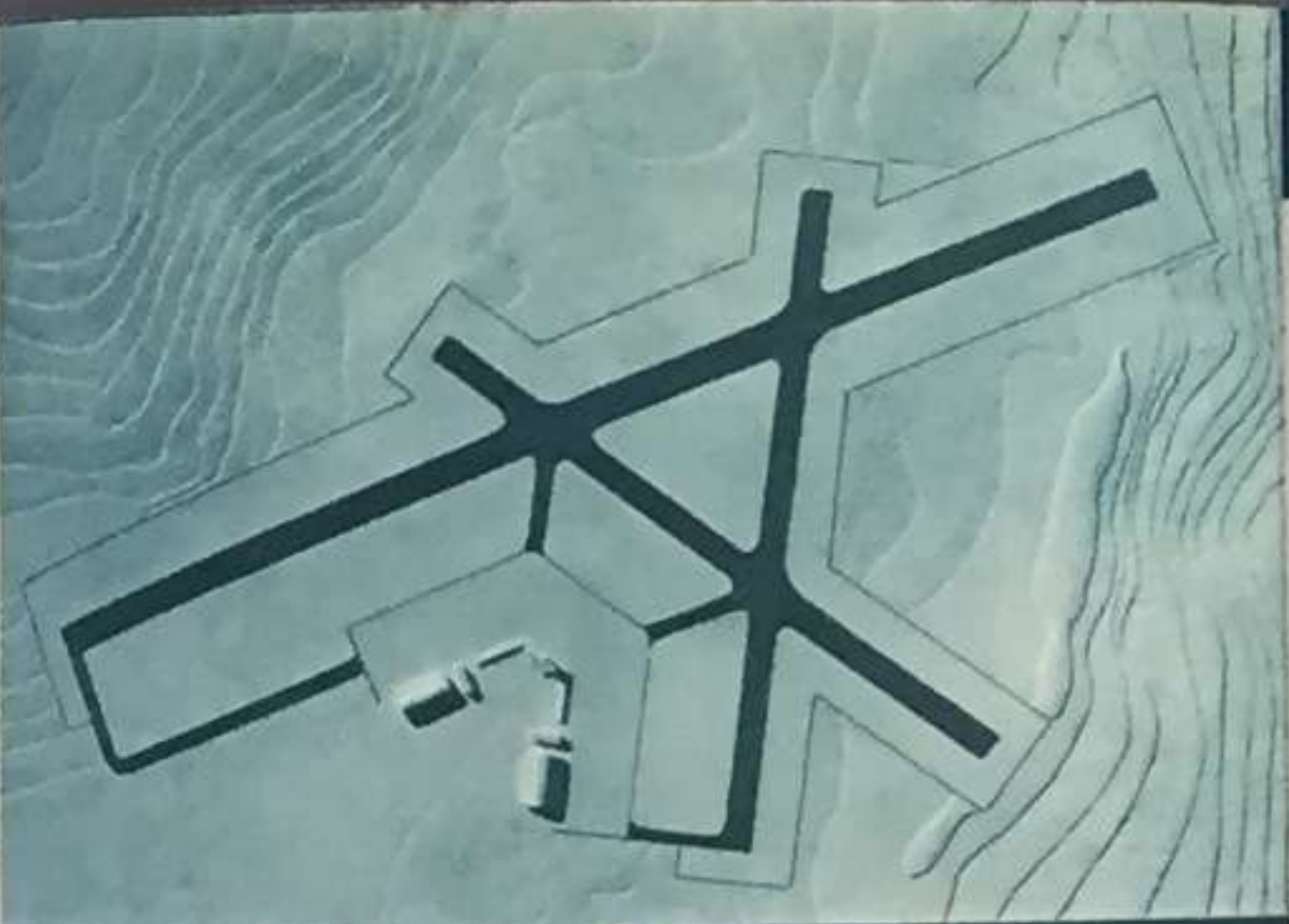
AERÓDROMOS



SERVIÇO DE OBRAS DA
DIRECÇÃO GERAL DE
AERONAUTICA CIVIL



AERODROMO DO PORTO



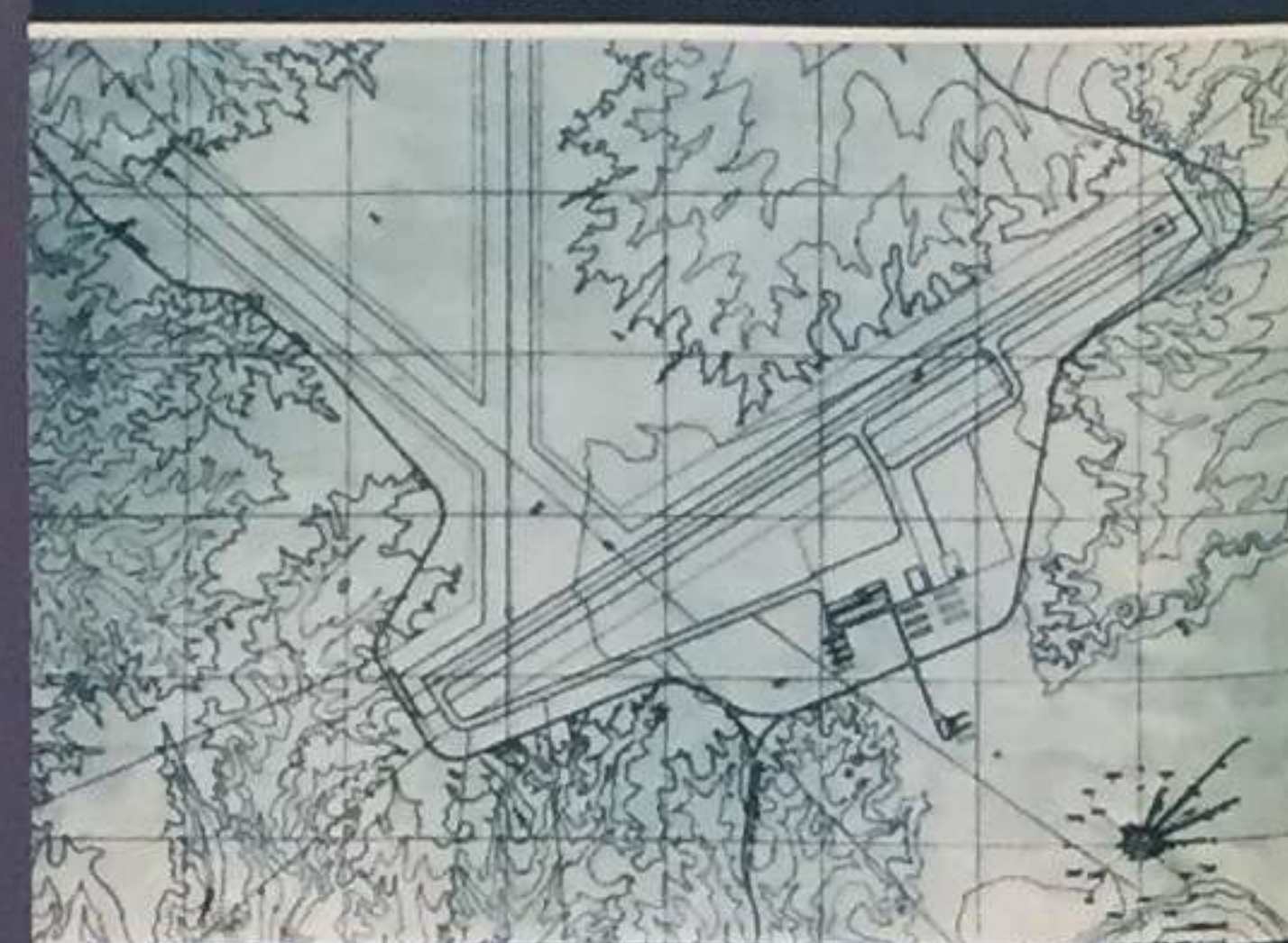
AEROPORTO DE LUANDA



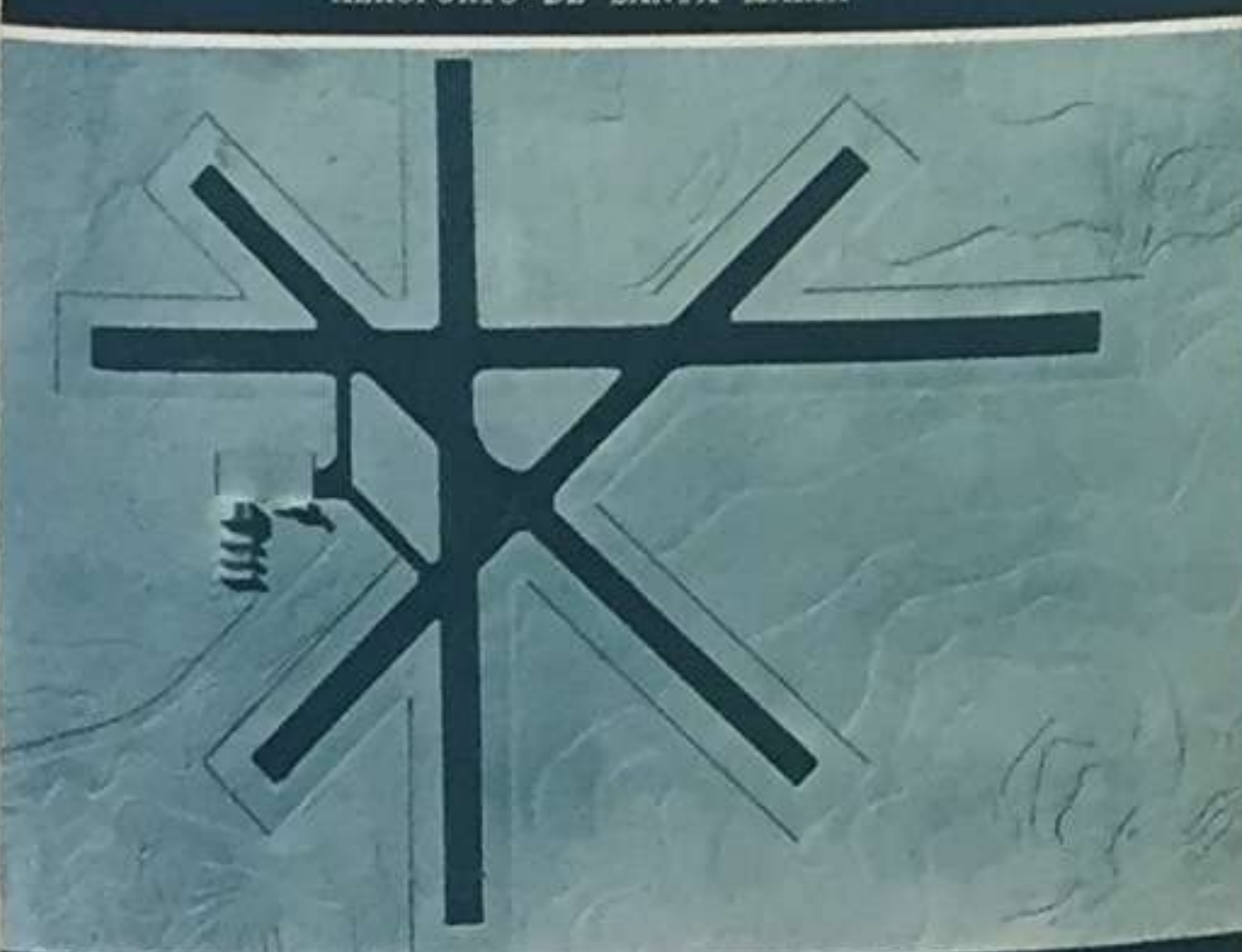
AERODROMO DO PORTO



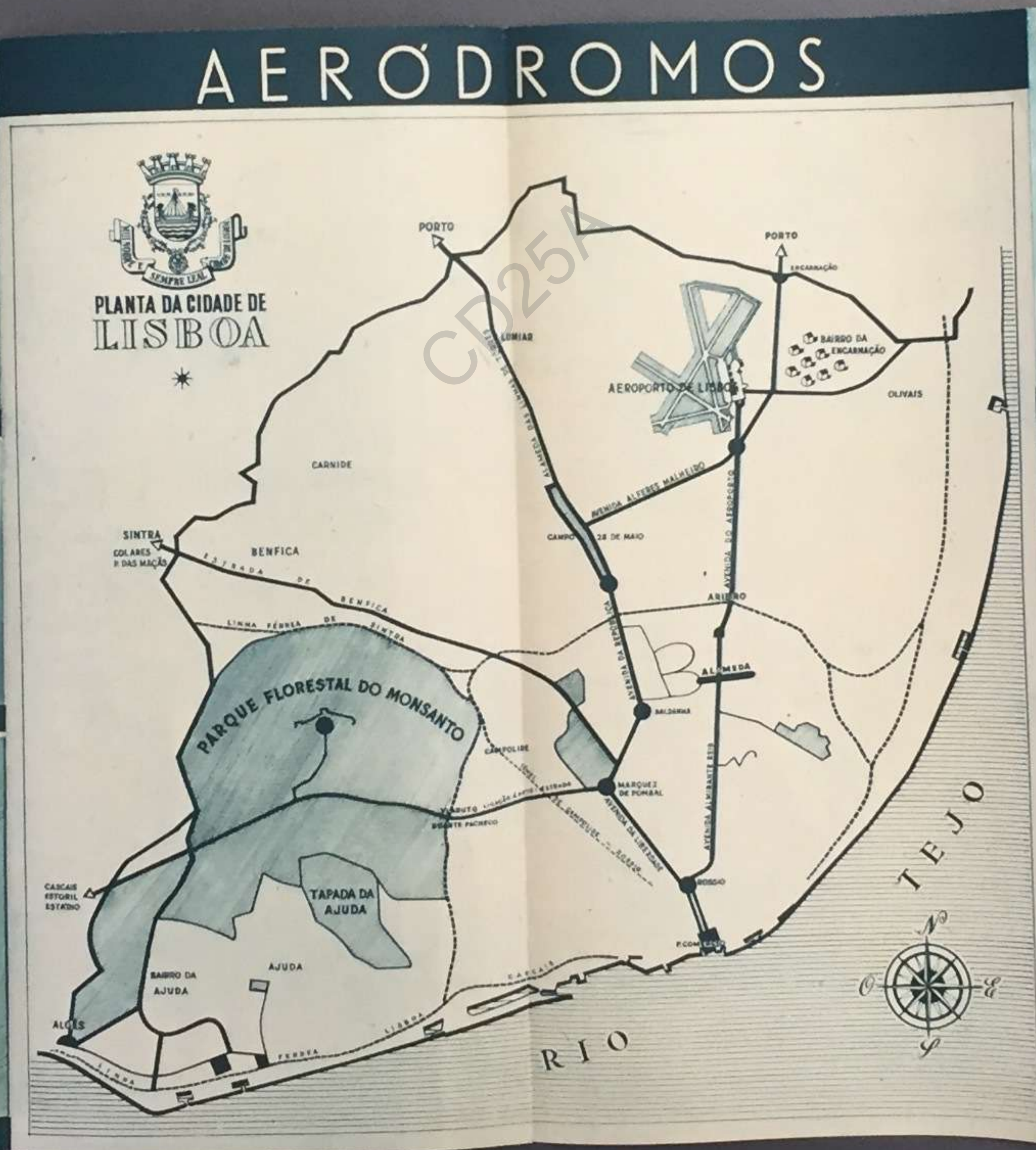
AEROPORTO DE SANTA MARIA



AEROPORTO DO SAL



AEROPORTO DE FARO



HOTEL PARA O AEROPORTO DO SAL



AEROPORTO DE LISBOA



AERO CLUBE DE BRAGA



AEROPORTO DE LISBOA (ESTADO ACTUAL DA ZONA DE EDIFICIOS)



AERODROMO DE MONTIJO



AEROPORTO DE LISBOA (PLANO E ARRANJO DA ZONA DE EDIFICIOS)

LISBOA, origem que foi dos descobrimentos e, depois, escala, das mais importantes, da navegação atlântica, não podia, pela excelência da sua situação geográfica e das suas condições climáticas, deixar de continuar a impôr-se, no limiar da era dos transportes aéreos, como uma das grandes portas da Europa. E assim, desde os primeiros passos da aviação comercial se antevia a necessidade de a dotar com os indispensáveis meios de cumprir a sua nova missão.

Em 1939, foi possível ao Município, dentro do grandioso Plano de Obras dos Centenários, levado a cabo em estreita colaboração com o Ministério das Obras Públicas e Comunicações, dar começo à construção do Aeroporto de Lisboa, que abria ao tráfego em 1942.

Lançaram-se, por este modo, as bases que assegurariam a realização do sistema de infraestruturas que a nossa posição no Mundo Aeronáutico havia de impor.

A seguir, o Ministério das Obras Públicas e Comunicações, juntamente com a Câmara Municipal do Porto, iniciava as obras do aeroporto daquela cidade.

Entretanto, dera-se a brusca evolução da Aeronáutica e tornara-se indispensável prover rapidamente às necessidades do novo meio de transporte. E importava que a rede dos nossos aeródromos se desenvolvesse com um todo harmónico, englobando, na medida em que as novas exigências das aeronaves e dos meios de exploração das linhas aéreas o permitissem, o muito que já se havia realizado em algumas das províncias ultramarinas.

Em 1945, entendeu o Governo estabelecer um serviço especialmente dedicado à construção e apetrechamento de aeródromos, instituindo no Ministério das Obras Públicas e

Comunicações o Gabinete Técnico dos Aeródromos Cíveis, ao qual foi atribuída, além do estudo e da construção dos aeródromos metropolitanos, a orientação técnica dos problemas relativos aos aeródromos ultramarinos. Criadas, assim, as indispensáveis condições de trabalho, pode iniciar-se sistematicamente e dentro dos melhores preceitos da técnica, o estudo da vasta rede de bases comerciais que a ligação dos nossos territórios, dispersos por todo o Mundo, e a importância, em relação às grandes rotas internacionais de muitos deles, requerem.

Até agora, foi possível resolver os problemas relativos aos principais aeroportos internacionais do Atlântico e às escalas da Carreira Imperial ligando Lisboa a Angola e Moçambique. Espera-se poder iniciar ainda este ano a ampliação do Aeroporto de Lourenço Marques e a construção do novo Aeroporto de Luanda. Já se deu começo às obras do Aeroporto do Sal (Cabo Verde) prevendo-se que, embora em regime provisório até ao final dessas obras, seja aberto ao tráfego dentro de alguns meses. Em Santa Maria (Açores) desde 1947 que se trabalha activamente na adaptação à exploração comercial do aeroporto construído durante a guerra, esperando-se terminar as principais obras no decorrente ano. No Aeroporto de Lisboa, dentro dum plano pre-estabelecido, estão em curso importantes obras de ampliação. Pretende-se que em 1949, com a conclusão dessas obras, o aeroporto fique apto a receber, à cadência média de 30 movimentos por hora, os maiores aviões hoje em dia previstos para o tráfego comercial, oferecendo-lhes aperfeiçoadas instalações e as melhores condições de segurança realizáveis. Para que o fluxo de passageiros correspondente àquele capacidade de tráfego

da infra-estrutura — que pode atingir quase um milhar por hora — venha a dispor de todas as comodidades, realizam-se substanciais aumentos no edifício da gare e vai construir-se uma pequena pousada.

Está em curso o estudo dos aeródromos que permitirão assegurar as ligações aéreas com a Madeira e o serviço entre ilhas no arquipélago dos Açores.

Em Braga, a Câmara Municipal iniciou, com a assistência técnica do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, a construção do seu aeródromo de turismo, o qual virá a constituir o primeiro dos pequenos aeródromos do país construído desde raiz segundo os preceitos técnicos adequados.

O estabelecimento das bases da Aeronáutica Naval tem sido, também, assegurado pelos Serviços do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Construiu-se o aeródromo terrestre da Escola de Aviação Naval de S. Jacinto (Aveiro) e está em construção, no Montijo, o Centro de Aviação Naval de Lisboa, que entrará em funcionamento no próximo ano.

Em 1947, quando do desdobramento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, os serviços de construção e apetrechamento de aeródromos passaram para o novo Ministério das Comunicações, englobados na Direcção Geral da Aeronáutica Civil, juntamente com os restantes serviços ligados à aviação civil.

Continuando uma obra iniciada com fé e entusiasmo, procura agora este organismo levar a cabo a grandiosa tarefa do estabelecimento das bases da aviação civil em todo o território português.



NEGRAVURA, L.T.A.
R. DA GAVIA, 100, LISBOA

15 ANOS DE
OBRAS PÚBLICAS

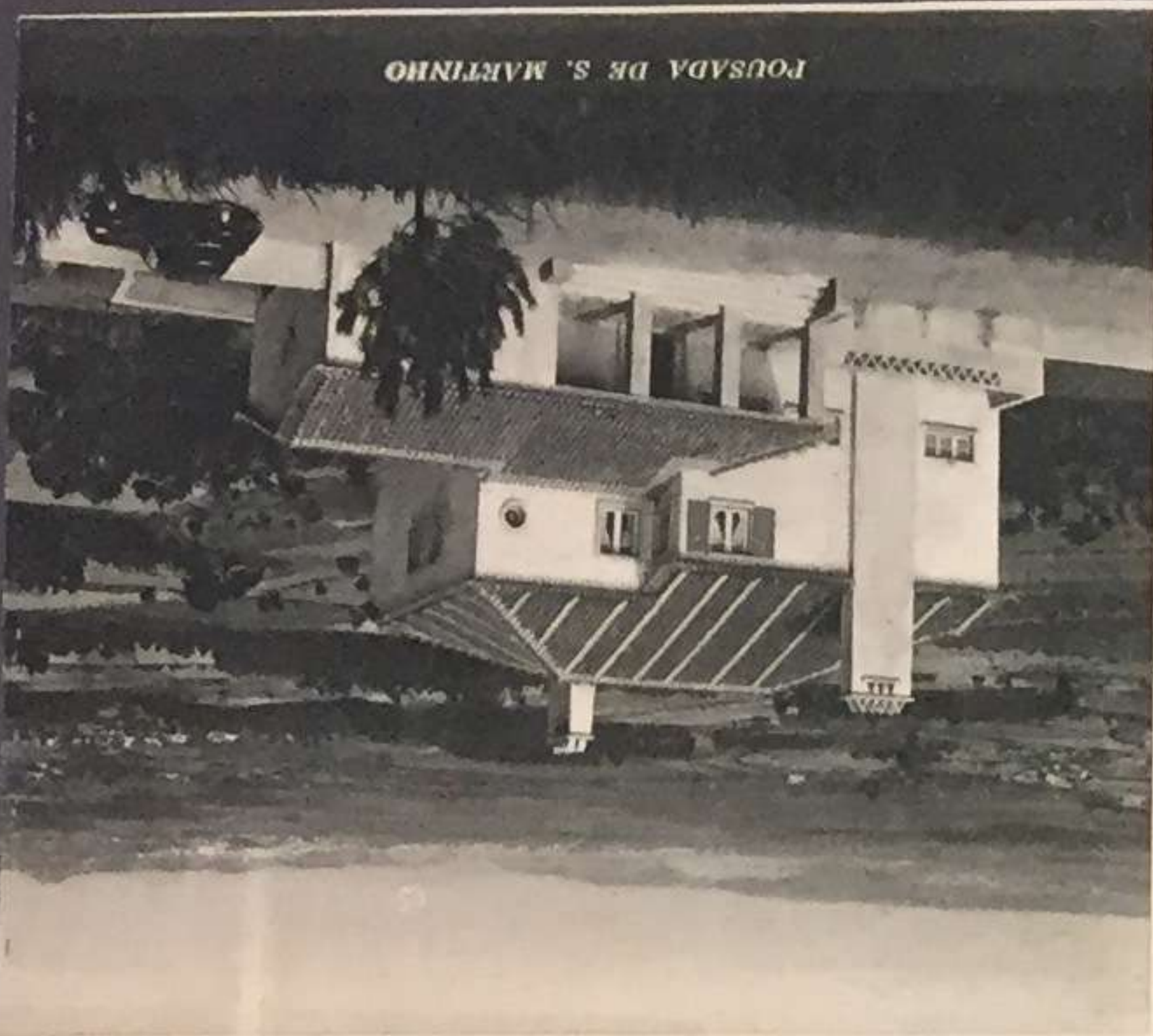
1932-1947

AERÓDROMOS

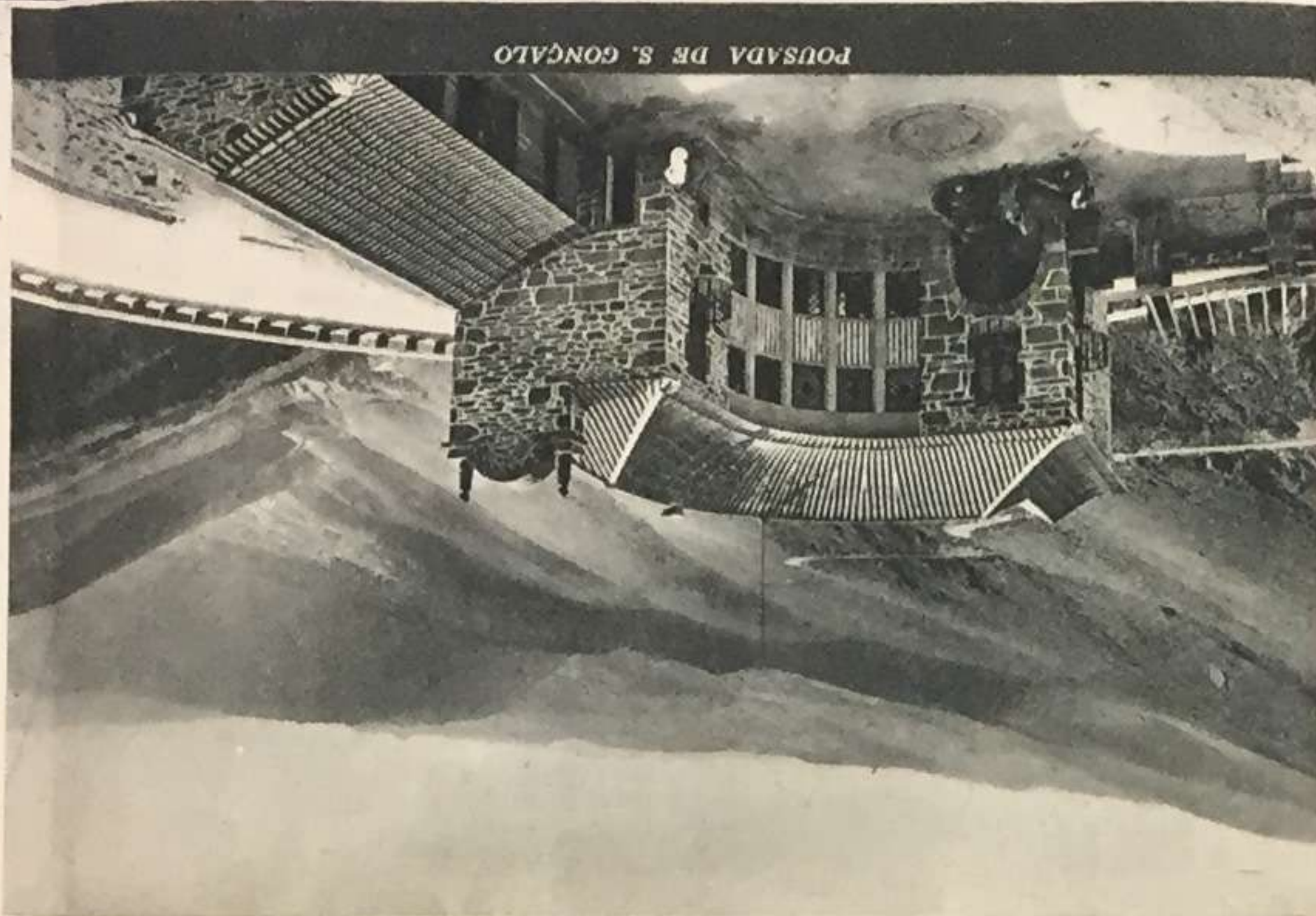


SERVÍCIO DE OBRAS DA
DIRECÇÃO GERAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

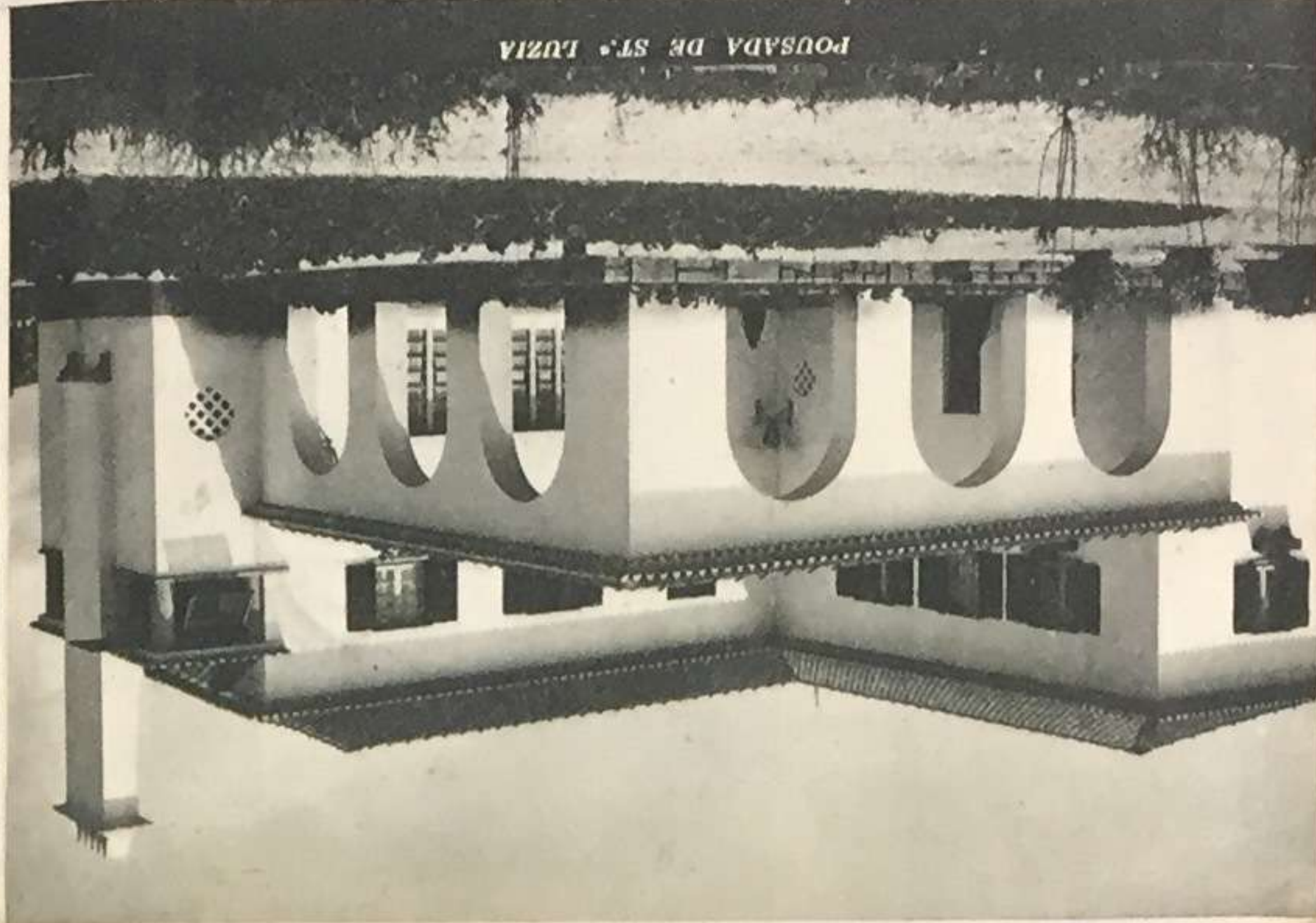
POUSADA DE S. MARTINHO



POUSADA DE S. GONCALO



POUSADA DE ST. LUZIA



POUSADA DE ST. ANTONIO



PORTUGAL POUSADAS



15 ANOS DE OBRAS PÚBLICAS



SECRET. NAC. DA INFORMAÇÃO, CULTURA POPULAR E TURISMO
SNI

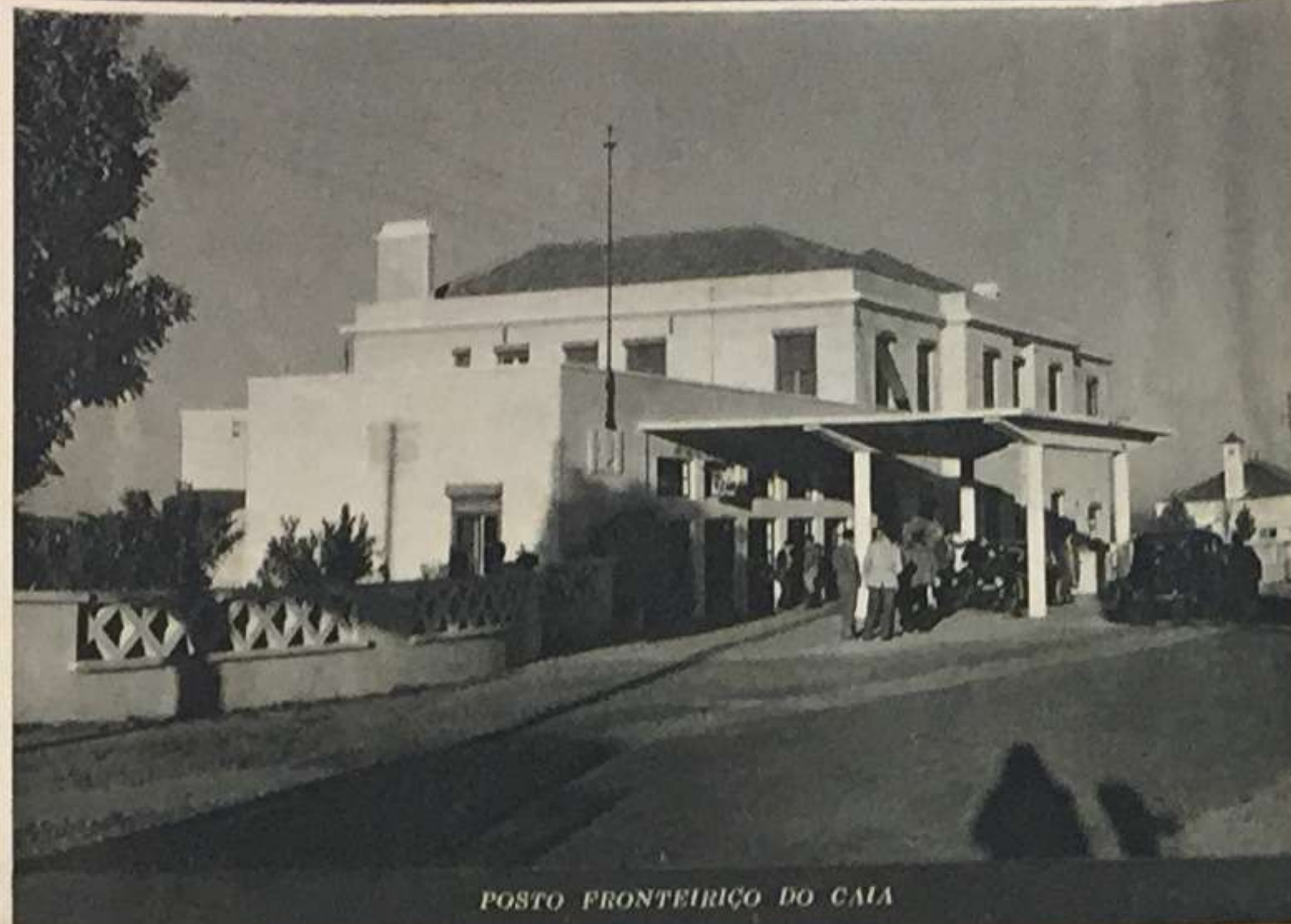
60.000 ex. — NEOGRAVURA, L.D.A. — Tr. da Oliveira à Estrela, 6, Lisboa



AS OBRAS PÚBLICAS NO TURISMO NACIONAL



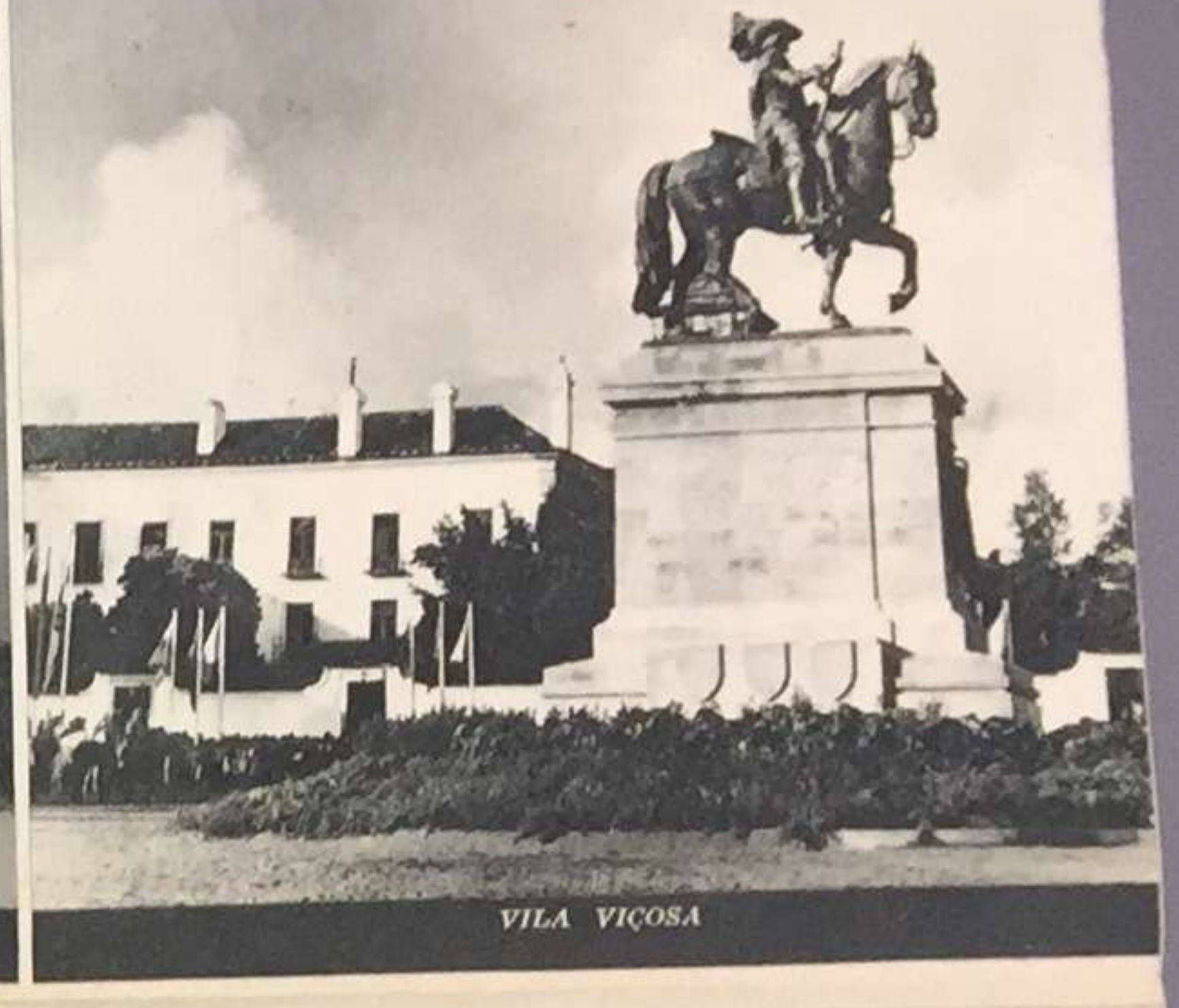
LISBOA-CASCAIS — ESTRADA MARGINAL



POSTO FRONTEIRIÇO DO CALA



EMISSORA DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO



VILA VIÇOSA

AS OBRAS PÚBLICAS E A VALORIZAÇÃO DO TURISMO NACIONAL

É inútil insistir na rememoração das circunstâncias nacionais que tornavam o turismo impraticável entre nós.

Antigamente, davam-se passeios pouco ambiciosos, em condições nada satisfatórias; faziam-se viagens arriscadas, sem possibilidade de prever qualquer horário, na ignorância total das surpresas que surgiriam pelo caminho e do que se encontraria no termo da jornada: o paradeiro, as condições higiénicas do local procurado, as possibilidades de manter contacto com o que se deixava para trás, enfim: todos os elementos essenciais do turismo.

O Ministério das Obras Públicas e Comunicações, em quinze anos de trabalho sistemático, obedecendo rigorosamente a um exaustivo programa, contribuiu de maneira poderosa para as actuais condições, que permitem falar sem fantasia numa «política de turismo» e numa «realidade turística».

Antes de tudo, a construção de **ESTRADAS**.

Verifica-se que estão criadas, ou em vias de criação, as maiores facilidades de acesso a todos os lugares procurados de preferência pelo turista. Cite-se, como exemplo flagrante, o que é agora o tão falado triângulo de turismo Lisboa-Sintra-Cascais. Pelo lado do Tejo, abrem-se dois caminhos, qual deles mais amplo e pitoresco: a Auto-Estrada e a Estrada Marginal. Mas não basta que estejam facilitados topográficamente os acessos: é necessário que a estrada seja cómoda e segura — e as estradas portuguesas podem ser comparadas com as melhores do Mundo.

As passagens de nível são suprimidas uma a uma, pela criação de variantes, sem hesitar perante a construção dum viaduto ou duma ponte. Não tardará que o projecto de Lisboa ao Porto se faça como já se faz o de Lisboa a Cascais: sem ser necessário parar diante duma cancela para que o combóio passe. Encurtaram-se as distâncias reais e, o que é ainda mais importante, encurtou-se o tempo das viagens.

O **TRANSITO**, pela sinalização, pela regulamentação e pelo policiamento, acompanhou o progresso das estradas. O **TRAFEGO** — consequência lógica — aumentou em progressão geométrica, pelo desenvolvimento e pelo barateamento relativo dos meios de transporte. E, com ele, o turismo. A camionagem desenvolveu-se enormemente. Os **CAMINHOS DE FERRO**, nas vésperas de melhoramentos radicais, têm beneficiado de forma progressiva o seu material circulante e de via.

Não aumentou sómente o turismo interno, praticado por nacionais. O grande turismo internacional já hoje inscreve o nosso país no primeiro grupo dos aconselhados na Europa, a par da Suíça, da Itália e da França, países turísticos por excelência.

Os **POSTOS FRONTEIRIÇOS** estão instalados hoje em edificios acolhedores, onde as formalidades de polícia e de alfândega se praticam com a maior comodidade, facilitando igualmente o serviço de informações, a cargo do Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo.

As obras realizadas nos **PORTOS** — de que são exemplos típicos os Cais de Lisboa e o Porto de Leixões, — permitem que os maiores navios os demandem. A Gare Marítima de Alcântara é um soberbo edificio. O seu átrio e as instalações dos seus vários serviços colocam-na entre as melhores e mais belas estações marítimas do mundo.

E os portos fluviais, com as suas respectivas estações, acompanham o progresso geral das obras portuárias, favorecendo soberanamente o turismo.

A construção de **AEROPORTOS**, como o de Lisboa, de situação verdadeiramente ideal, pela curta distância a que está do centro da cidade (é necessária uma hora, e mais, para ir dos aeroportos de Paris, Londres ou Madrid aos respectivos centros) veio modificar completamente a situação de Lisboa na carta geográfica mundial. Lisboa é hoje termo ou escala obrigatória de dezenas de carreiras aéreas europeias e transatlânticas, buscada com prazer por pilotos e viajantes. O movimento médio do Aeroporto da Portela de Sacavem é de trinta aviões por dia; chegando a transitar por ele, em 24 horas, mais de cinquenta aeronaves. Passamos em silêncio todos os outros aérodromos do Continente, Ilhas e Ultramar, já que o espaço é limitado para a eles nos referirmos condignamente.

Não bastava, porém, cuidar dos caminhos: havia que cuidar dos lugares a que eles levavam. Nesses lugares, impunha-se como primeira missão, num país de tão profundas raízes históricas, atender à conservação e ao restauro dos **MONUMENTOS NACIONAIS** — castelos, igrejas, palácios e mosteiros.

Tudo se fez em larga escala e segundo o mais criterioso estudo de cada caso, com o mais cuidadoso amor e o mais apurado gosto.

As obras dos **MUSEUS**, que deixaram de ser monopólio da capital, espalhando-se pelas províncias, também valorizam as condições turísticas, pela atracção que constituem.

Mas urgia acrescentar o moderno ao antigo, o novo ao velho, assinalando a capacidade criadora dos portugueses de novecentos — capacidade tal, que não é exagero dizer que, em qualidade e quantidade, se construiu, por todo o país, em quinze anos, como raras vezes em oito séculos de história.

Novos edificios *crecem* por toda a parte, embelezando a paisagem, tornando-a

habitável e, por conseguinte, procurada pelo turista. As obras de **URBANIZAÇÃO**, na vasta amplitude das suas realizações, completam a promessa das estradas, que não esbarram já, em cada cidade, vila ou aldeia, com ruelas, larguinhos e travessas em que não era possível cruzar ou voltar um automóvel. Vila Viçosa, berço e cabeça da Casa de Bragança, é um exemplo modelar. E a construção de **CAMPOS DESPORTIVOS** é igualmente um factor evidente de valorização turística. Não se cuidou sómente do que aparece à vista, cuidou-se também do que é indispensável à salubridade, à higiene, ao conforto: o **ABASTECIMENTO DE AGUAS**, a **CANALIZAÇÃO** e os **ESGOTOS** tornaram possível o acolhimento e a permanência de turistas naquelas terras onde, antigamente, nem os próprios nativos se sentiam bem.

Havia que contar igualmente com o alojamento desses viandantes, que não podiam aboletar-se em casa alheia ou dormir em qualquer parte, sem higiene e sem conforto. Não podia contar-se, infelizmente, com a eclosão espontânea de iniciativas particulares convenientes. Era preciso dar o exemplo, apresentar modelos, demonstrar possibilidades com experiências oficiais. Por isso se construíram **POUSADAS** e **HOTEIS DE TURISMO**, cuja decoração e organização interior foi confiada ao S. N. I.

O exemplo frutificou. Empreendimentos particulares povoam de estalagens, pensões, hotéis, restaurantes, casas de chá, os lugares mais aprazíveis da nossa terra; empreendimentos que refletem, na arquitectura, no arranjo interior, no serviço, o exemplo construtivo das Obras Públicas e do Secretariado. O turista de 1948 encontra já boa hospedagem em Portugal.

E não só hospedagem. Os **CORREIOS, TELEGRAFOS E TELEFONES** acompanharam o ritmo e a expansão das restantes obras favoráveis ao turismo, construindo lindas estações telégrafo-postais, multiplicando os postos telefónicos, permitindo enviar e receber notícias com facilidade, segurança e prontidão.

A **RADIODIFUSÃO**, melhorando a rede radiofónica portuguesa, tornou possível a boa audição dos seus programas em todo o território continental, insular e ultramarino. Porque as Ilhas Adjacentes da Madeira e do Arquipélago dos Açores, centros turísticos de fama mundial (os madeirenses devem, mesmo, considerar-se entre os melhores precursores do turismo português) não foram esquecidas no plano das Obras Públicas e Comunicações.

E o Ministério das Colónias acompanha, nas províncias ultramarinas, o progresso turístico da metrópole.

Até certas obras, importantíssimas, levadas a cabo pelo Ministério das Obras Públicas, que à primeira vista parece não terem relação directa com o Turismo, o favorecem ou não de favorecer. Por exemplo: as **OBRAS DE HIDRAULICA**, fluvial, agrícola ou eléctrica. Regularizando o curso ou as margens dos rios, evitando inundações, desassoreando-os, fazendo obras de enxugo e saneamento; fertilizando novas terras, criando albufeiras artificiais que se povoam de peixes, produzindo e transportando energia eléctrica barata, valorizam-se regiões que, até então, não eram favoráveis ao povoamento e ao turismo.

Dum modo geral, **TODAS AS OBRAS PÚBLICAS** realizadas integralmente pelo Estado ou com a sua participação financeira e técnica, contribuem para a existência duma nova indústria nacional, cujos proventos morais e materiais ainda não podem bem avaliar-se: a indústria do **TURISMO PORTUGUES**.



CASTELO BRANCO — HOTEL DE TURISMO



HOTEL DE TURISMO DA GUARDA